200
442

Министерство Торговли и Промышленности.
Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія.

492

Труды Коммиссіи по пересмотру мѣръ къ поощренію отечественной судостроительной промышленности.

Мѣропріятія, необходимыя для развитія русскаго частнаго судостроенія.

Докладъ А. К. Теннисона.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ.
1916.

Министерство Торговли и Промышленности.
Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія.

Труды Коммиссіи по пересмотру мѣръ къ поощренію отечественной судостроительной промышленности.

Мѣропріятія, необходимыя для развитія русскаго частнаго судостроенія.

Докладъ **А. К. Теннисона.**

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ.
1916.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ 25925 1974 г.

Мѣропріятія, необходимыя для развитія русскаго частнаго судостроенія.

Великая европейская война, возникшая послѣ болѣе чѣмъ сорокалѣтняго мирнаго сожительства европейскихъ первоклассныхъ державъ, ярко освѣтила и выяснила цѣлый рядъ государственныхъ и экономическихъ вопросовъ, которые при продолжительной мирной работѣ и сотрудничествѣ европейскихъ народовъ казались не вполнѣ ясными и спорными. Различныя государства были настолько тѣсно связаны между собою въ области торговли, промышленности и техники, что, конечно, не легко было отдать себѣ ясный отчетъ въ томъ, что будетъ при прекращеніи мирныхъ отношеній между цѣлымъ рядомъ этихъ государствъ. Въ настоящее время, когда уже прошло болѣе года послѣ начала войны, для всѣхъ стало яснымъ государственное значеніе экономической независимости государства: война выдвинула этотъ вопросъ на первую очередь. Прекращеніе торговыхъ сношеній съ такими государствами, какъ Германія и Австро-Венгрія, существенное затрудненіе въ сношеніяхъ со всѣми другими странами дали намъ всѣмъ почувствовать, до какой степени наше государство нуждается въ продуктахъ иностраннаго производства для удовлетворенія нашихъ самыхъ насущныхъ потребностей. Нѣкоторые продукты стали совершенно недоступны въ Россіи, другіе поднялись въ цѣнѣ на небывалую высоту. Этимъ положеніемъ задѣты чувствительно не только русскіе частные потребители, т. е. все населеніе Россіи, но, что всего важнѣе, сама государственная оборона.

Изъ вышеизложеннаго вытекаетъ, что вопросъ объ экономической независимости нашего государства имѣетъ не только важнѣйшее экономическое значеніе, но представляетъ первостепенную государственную потребность. Необходимо безотлага-

тельно приступить къ разрѣшенію этого вопроса и къ разработкѣ и введенію въ жизнь соотвѣтствующихъ мѣропріятій. Если мы желаемъ, чтобы такія мѣропріятія дали наиболѣе полный результатъ, который рѣшительно и немедленно повернулъ бы развитіе нашей промышленности на надлежащій путь, то мы должны ввести въ жизнь эти мѣропріятія не позднѣе, какъ ко времени окончанія войны, т. е. къ тому времени, когда опять возобновится мирная, нормальная конкурренція народовъ въ области промышленности.

Значеніе судостроительной промышленности.

Изъ всѣхъ видовъ промышленности, имѣющихъ крупное государственное значеніе и стоящихъ у насъ въ Россіи на низкомъ уровнѣ, а поэтому нуждающихся въ особыхъ заботахъ Правительства для ихъ соотвѣтствующаго развитія, судостроеніе занимаетъ своеобразное положеніе. Особенность судостроительной промышленности выражается въ томъ, что судостроеніе тѣсно связано съ многочисленными, самыми разнообразными другими видами промышленности, которые его питаютъ и отъ развитія которыхъ въ сильнѣйшей степени зависитъ развитіе самого судостроенія. Въ наибольшей степени это относится къ постройкѣ военныхъ судовъ. Неудивительно поэтому, что состояніе судостроительной промышленности въ государствѣ принято считать показателемъ степени развитія всѣхъ его производительныхъ силъ (ср. статью: «Оживленіе судостроительной дѣятельности въ Россіи» Н. Росса въ № 9 «Русскаго Судоходства» за 1911 г. и статью: «Проценты на капиталъ, помѣщенный въ вооруженіяхъ страны», переведенную съ нѣмецкаго лейтенантомъ барономъ Гюне 2 и изданную Морскимъ Генеральнымъ Штабомъ). Но судостроительная промышленность имѣетъ выдающееся государственное значеніе не только съ точки зрѣнія экономической жизни государства и интересовъ народнаго труда; еще большее значеніе имѣетъ она для государственной обороны, а именно для отечественнаго военнаго флота. Уже давно всѣми передовыми морскими державами признано, что только тотъ военный флотъ можетъ считаться жизнеспособнымъ и органически сильнымъ, который базируется на свое отечественное судостроеніе. Это обще-признанное правило основывается не только на общемъ принципѣ, по которому въ области обороны государство должно быть независимо отъ заграницы, но еще и на слѣдующихъ главныхъ соображеніяхъ, усугубляющихъ значеніе отечественнаго судостроенія для военнаго флота:

I. Въ военномъ флотѣ матеріальная часть имѣетъ выдающееся значеніе, несравненно большее, чѣмъ въ арміи; поэтому и поддержаніе матеріальной части флота въ постоянной ис-

правности, т. е. ремонтъ и замѣна пришедшихъ въ негодность частей, включая сюда и постройку новыхъ судовъ, а также усиленіе и увеличеніе матеріальной части, имѣетъ для флота первостепенное значеніе. Если ремонтъ и исправленіе потерпѣвшихъ аварію военныхъ судовъ должны производиться, какъ общее правило, только на отечественныхъ заводахъ, то и постройка военныхъ судовъ заграницей также недопустима, ибо можетъ поставить флотъ въ очень тяжелое положеніе при политическихъ осложненіяхъ и даже вообще невыгодныхъ политическихъ конъюнктурахъ. Конфискація по объявленіи настоящей войны строившихся въ Германіи двухъ нашихъ крейсеровъ и цѣлаго ряда механизмовъ и ихъ частей для военныхъ судовъ, которыя строились въ Россіи, съ одновременнымъ использованіемъ непріятелемъ противъ насъ конфискованныхъ издѣлій, вновь доказала всю важность изложеннаго соображенія.

II. Такъ какъ хорошіе техники-спеціалисты по военному судостроенію могутъ выработаться только при постоянной, преемственной практикѣ на отечественныхъ заводахъ (къ военному судостроенію, какъ общее правило, иностранцы не допускаются), то, при отсутствіи своего достаточно развитаго военнаго судостроенія, флотъ не можетъ выработать спеціалистовъ, достаточно компетентныхъ не только въ дѣлѣ исполненія ремонтовъ, правильнаго наблюденія за постройкой судовъ или для руководства постройкой, но и въ дѣлѣ проектированія судовъ и руководства этимъ дѣломъ, благодаря чему при постройкѣ новыхъ судовъ флотъ всегда будетъ въ полной зависимости отъ иностранныхъ заводчиковъ и будетъ получать по большей части суда шаблонныхъ, такъ сказать, рыночныхъ типовъ, завѣдомо отстающихъ отъ тѣхъ, которые въ каждомъ государствѣ проектируетъ и строитъ для себя подъ большимъ секретомъ правительство данной страны.

III. При постройкѣ военныхъ судовъ за границей нѣтъ возможности сохранять въ секретѣ, хотя бы временно, рѣшенія правительства по выполненію той или иной судостроительной программы и ту совокупность свѣдѣній о типахъ и деталяхъ проектируемыхъ и строящихся судовъ, которую во всѣхъ государствахъ принято считать государственной тайной.

Чтобы показать, насколько принципъ зависимости могущества военнаго флота отъ развитія отечественнаго судостроенія является обще-признаннымъ на западѣ, я сошлюсь на официозное изданіе германскаго морского министерства 1912 года: «Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande». Первая глава II тома этого сочиненія, представляющая историческій обзоръ германскаго судостроенія до возниковенія судостроенія желѣз-

наго, заканчивается категорическимъ установленіемъ основного принципа для всѣхъ морскихъ державъ:

«Прочно и долго можетъ существовать только тотъ военный флотъ, который въ состояніи изготовлять свои суда изъ отечественныхъ матеріаловъ на отечественныхъ верфяхъ».

У насъ, въ Россіи, этотъ принципъ еще не является общепризнаннымъ. Слѣдуетъ надѣяться, что опытъ настоящей войны убѣдитъ и нашихъ отвѣтственныхъ дѣятелей въ томъ, что постройка военныхъ судовъ исключительно на отечественныхъ заводахъ не только не противорѣчитъ интересамъ государственной обороны, но, наоборотъ, именно требуется этими интересами.

Если, такимъ образомъ, признать установленнымъ первостепенное государственное значеніе отечественной судостроительной промышленности для каждой морской державы, то въ виду того, что военныя суда строятся и на частныхъ, и на казенныхъ заводахъ, естественно остановиться на вопросѣ о томъ, какое значеніе, въ смыслѣ всѣхъ вышеизложенныхъ соображеній, слѣдуетъ придавать именно частному судостроенію.

Значеніе частнаго судостроенія.

Прежде всего, съ экономической точки зрѣнія, т. е. съ точки зрѣнія промышленности и интересовъ народнаго труда, за частной промышленностью, вообще, повидимому всѣми признается несомнѣнное первенство. Извѣстно также, что въ прогрессѣ техники и промышленности ведущая роль, какъ общее правило, принадлежитъ частной промышленности. Это можно особенно ясно прослѣдить въ Англіи и Германіи, которыя, какъ вообще въ промышленности, такъ въ частности въ судостроеніи, опередили всѣ прочія страны міра. Можно признать установленнымъ принципъ, что центръ значенія и интересовъ народнаго труда лежитъ въ дѣятельности не казенныхъ заводовъ, а частной промышленности.

Во вторыхъ, что касается спеціально судостроенія, то, извѣстно, что нигдѣ казенные заводы не строятъ торговыхъ судовъ и не могутъ, какъ общее правило, на это вообще расчитывать. Значитъ, для торговаго флота казенное судостроеніе непосредственно не имѣетъ никакого значенія.

Въ третьихъ, даже въ постройкѣ военныхъ судовъ передовыя морскія державы (Англія, Германія, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты) уже давно перенесли центръ тяжести на частную промышленность: въ Соединенныхъ Штатахъ всѣ военныя суда строятся на частныхъ заводахъ; въ Германіи — не менѣе 75%, при чемъ для всѣхъ военныхъ судовъ броня и

артиллерійское сооруженіе изготовляются только на частныхъ заводахъ [1]). Въ Англіи происходитъ то же самое; хотя это соотношеніе въ Англіи и не столь рѣзко выражено, но зато англійскіе казенные заводы строятъ только корпуса судовъ, а все внутреннее содержимое судовъ, т. е. его болѣе сложную и дорогую часть (машины, артиллерію, минное вооруженіе, броню), изготовляютъ частные заводы. Все это будетъ вполнѣ понятно, если принять во вниманіе сказанное выше относительно первенствующаго значенія частнаго судостроенія въ прогрессѣ промышленной техники, а также давно извѣстный фактъ, что частные заводы работаютъ дешевле и скорѣе, чѣмъ казенные. Наконецъ, частные заводы являются по существу своему болѣе гибкими, т. е. они могутъ скорѣе и легче приспособляться къ новымъ, часто неожиданнымъ требованіямъ, напримѣръ, къ быстрому увеличенію своей производительности; примѣры этого за время настоящей войны въ Россіи, Германіи и другихъ воюющихъ государствахъ достаточно извѣстны. Казенные судостроительные заводы имѣютъ свое существенное значеніе для военнаго флота, оправдывающее ихъ существованіе въ извѣстномъ, ограниченномъ объемѣ, но вся ихъ организація и спеціальное назначеніе, по необходимости существенно отличныя отъ организаціи и назначенія частныхъ заводовъ, всегда будутъ лишать казенные заводы тѣхъ упомянутыхъ выше преимуществъ, которыми обладаетъ дѣятельность частныхъ заводовъ. Поэтому монопольная постройка военныхъ судовъ только казенными заводами явилась бы совершенно нераціональной, невыгодной для интересовъ военнаго флота. Кромѣ того, есть еще существенное соображеніе въ пользу постройки военныхъ судовъ главнымъ образомъ на частныхъ заводахъ, къ изложенію какового я и перехожу.

Судостроительная техника и промышленность раздѣляются на двѣ, существенно отличающіяся другъ отъ друга отрасли, при чемъ это отличіе, вмѣстѣ съ прогрессомъ судостроенія, все болѣе и болѣе увеличивается. Эти отрасли — военное и торговое судостроеніе. Эти двѣ отрасли судостроенія отличаются не только въ своихъ деталяхъ, но и въ нѣкоторыхъ осно-

---

[1]) Насколько въ Германіи укоренилось убѣжденіе въ необходимости передавать возможно бо́льшую часть казенныхъ судостроительныхъ заказовъ частнымъ заводамъ, показываетъ хотя бы слѣдующій фактъ. Въ засѣданіи рейхстага 24 февраля 1910 г. (н. ст.), когда рейхстагъ высказался противъ расширенія казенныхъ адмиралтейскихъ заводовъ, адмиралъ ф. Тирпицъ, соглашаясь съ такимъ принципіальнымъ мнѣніемъ, доложилъ, что морское министерство уже въ то время передавало частнымъ заводамъ 76% заказовъ на суда, но что министерство будетъ стараться еще увеличить это соотношеніе въ пользу частныхъ верфей.

вныхъ принципахъ. Главное отличіе состоитъ въ томъ, что въ военномъ суднѣ вопросъ качества играетъ первенствующую роль, экономическія же соображенія отходятъ на второй планъ. Наоборотъ, въ торговомъ суднѣ первенствующую роль играютъ соображенія экономическія, такъ какъ торговое судно есть орудіе промысла. Въ виду указаннаго обстоятельства, строители военныхъ судовъ обращаютъ главное вниманіе и главное усиліе, при развитіи дѣла, въ сторону прогресса качества работъ и связанной съ этимъ прогрессомъ теоретической, научной стороны дѣла. Такимъ образомъ, прогрессомъ судостроительной техники въ смыслѣ теоріи и качества работъ мы обязаны главнымъ образомъ строителямъ военныхъ судовъ. Съ другой стороны, почти всѣ усовершенствованія въ области удешевленія и ускоренія работъ при постройкѣ судовъ, какъ въ смыслѣ проектированія, разработки чертежей и организаціи всѣхъ работъ, такъ и въ смыслѣ наиболѣе экономически-цѣлесообразнаго оборудованія заводовъ, введены и вводятся въ судостроеніе строителями торговыхъ судовъ (примѣры см. въ «Deutscher Schiffbau» за 1913 годъ, стр. 165 и сл.). Изложенное показываетъ, насколько важно для судостроительной промышленности тѣсное взаимодѣйствіе между военнымъ и торговымъ судостроеніемъ. А такъ какъ торговыя суда строятся только на частныхъ заводахъ, то ясно, что развитіе частнаго судостроенія имѣетъ большое значеніе для военнаго судостроенія, и что общій прогрессъ судостроительной техники и промышленности лучше всего обезпечивается развитіемъ частнаго, какъ торговаго, такъ и военнаго судостроенія.

Сказанное выше позволяетъ, казалось бы, признать, что развитіе русскаго частнаго судостроенія, одновременно военнаго и торговаго, имѣетъ болѣе важное государственное значеніе, чѣмъ развитіе казеннаго судостроенія.

Современное положеніе нашего частнаго судостроенія.

Обратимся теперь къ современному положенію нашего частнаго судостроенія. Мы будемъ говорить только о постройкѣ морскихъ судовъ, составляющей основу дѣятельности всякаго крупнаго завода. Постройка у насъ судовъ не-морскихъ представляетъ собою, въ главной своей части, совершенно особый промыселъ, въ большинствѣ случаевъ кустарнаго характера; притомъ бо́льшая часть существующихъ такихъ русскихъ предпріятій и заводовъ расположены внутри страны, гдѣ постройка морскихъ судовъ, вообще говоря, исключена. Постройка-же крупныхъ судовъ, каковыми въ заводскомъ смыслѣ могутъ быть только большія морскія суда, требуетъ спеціальнаго, дорогого оборудованія, расходы на которое не могутъ быть покрыты постройкой не-морскихъ судовъ.

Начнемъ разсмотрѣніе интересующаго насъ вопроса съ торговаго судостроенія. Здѣсь мы можемъ только констатировать, что морскія торговыя суда у насъ почти вовсе не строятся: нашъ торговый флотъ почти всѣ свои суда заказываетъ заграницей, гдѣ можетъ ихъ получать значительно дешевле и скорѣе. Данныя, собранныя Министерствомъ Торговли и Промышленности (см. Объяснительную записку Министерства Торговли и Промышленности къ законопроекту «о мѣрахъ къ поощренію отечественнаго судостроенія» отъ 26-го августа 1911 года, за № 9038, стр. 8 и 9), показываютъ, что за десятилѣтіе 1899—1908 г. г. на русскихъ верфяхъ было построено морскихъ пароходовъ (для внѣшнихъ морей): въ 1899 г.—5 судовъ, въ 1900 г.—6 судовъ, въ 1901 г.—9 судовъ, въ 1902 г.—8 судовъ, въ 1903 г.—5 судовъ, въ 1904 г.—4 судна, въ 1905 г.—3 судна, въ 1906 г.—3 судна, въ 1907 г.—2 судна и въ 1908 г.—5 судовъ. Къ 1 января 1909 г. въ нашемъ торговомъ флотѣ числилось 641 морское паровое судно, изъ коихъ въ Россіи (не считая Финляндіи) построено только 79 судовъ, притомъ преимущественно малыхъ; если взять это соотношеніе по полной регистровой вмѣстимости судовъ, лучше всего характеризующей ихъ величину и стоимость, то окажется, что въ Россіи построено только ок. $3^1/_3\%$ всей вмѣстимости нашего торговаго морского парового флота (18.662 рег. тоннъ противъ 568.600 рег. тоннъ.). При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что участіе нашего судостроенія въ постройкѣ судовъ для русскаго торговаго флота съ теченіемъ времени, въ общемъ, не только не увеличивается, но даже скорѣе уменьшается (въ процентномъ соотношеніи); самъ же русскій торговый флотъ ежегодно увеличивается за послѣднее десятилѣтіе, въ среднемъ, по полной регистровой вмѣстимости — на $2^3/_4\%$, а по стоимости судовъ—на $1^3/_4\%$ (считая только морскія паровыя суда; см. Объяснительную записку Министерства Торговли и Промышленности къ представленному въ Государственную Думу законопроекту «о мѣрахъ къ поощренію отечественнаго торговаго мореплаванія» отъ 24-го апрѣля 1914 года, за № 4461). Общая (первоначальная) стоимость нашего торговаго парового флота составляла къ 1-му января 1913 г. 146 милл. руб.

Въ настоящее время Правительство особенно озабочено разработкой и введеніемъ въ жизнь цѣлаго ряда мѣропріятій, которыя должны значительно увеличить нашъ торговый флотъ, чтобы онъ болѣе отвѣчалъ грузообороту русскихъ портовъ по экспорту и импорту. Теперь-же, какъ извѣстно, участіе нашего торговаго флота въ нашей внѣшней морской торговлѣ составляетъ только $7^1/_2\%$, если измѣрять это участіе по количеству

грузовъ, вывозимыхъ и ввозимыхъ по всѣмъ нашимъ морямъ русскими и иностранными торговыми судами (см. только что упомянутую Объяснительную записку Министерства Торговли и Промышленности за № 4461). Другими словами, если русскій торговый флотъ будетъ развиваться нормально, то онъ долженъ увеличиться до 13½ разъ. Изъ указанныхъ выше данныхъ можно вывести, что стоимость паровыхъ судовъ нашего торговаго флота въ настоящее время увеличивается ежегодно приблизительно на 2,6 милл. рублей (=1¾% отъ 146 м. р.); другими словами, не болѣе чѣмъ, примѣрно, на эту сумму нашъ торговый флотъ ежегодно заказываетъ для себя новыхъ пароходовъ [1]). Значитъ, при нормальномъ развитіи русскаго торговаго флота мы имѣемъ право ожидать отъ него въ будущемъ ежегодныхъ заказовъ на одни только пароходы, въ среднемъ, на сумму до 35 милл. руб. (=2,6 м. р. × 13½), если даже не считаться совершенно съ вѣроятнымъ значительнымъ ростомъ русской внѣшней морской торговли.

Перейдемъ теперь къ военному судостроенію. Нашъ военный флотъ всѣ свои большія суда до послѣдняго времени строилъ на казенныхъ заводахъ и частью за-границей. Казенные заводы, расположенные въ Петроградѣ и обслуживающіе нашъ основной военный флотъ (Балтійскій), за послѣдніе годы значительно расширились, такъ какъ Морское Министерство поставило себѣ задачей отдать постройку всѣхъ большихъ судовъ непремѣнно этимъ казеннымъ заводамъ. На долю небольшого числа существовавшихъ въ Балтійскомъ морѣ и Финскомъ заливѣ частныхъ судостроительныхъ заводовъ оставались только мелкія суда; но число такихъ судовъ было далеко недостаточно, чтобы удовлетворить потребность въ заказахъ частныхъ заводовъ, и всѣ эти заводы, можно сказать, еле сводили концы съ концами.

Постройка за послѣднее время ряда большихъ и малыхъ военныхъ судовъ въ Черномъ морѣ, въ связи съ рѣшеніемъ Морского Министерства вовсе упразднить казенное судостроеніе на Югѣ, поставила наше частное судостроеніе въ Черномъ морѣ, временно по крайней мѣрѣ, во вполнѣ благопріятное

---

[1]) Мы можемъ считать такой выводъ приблизительно вѣрнымъ, такъ какъ хотя, съ одной стороны, новые пароходы заказываются не только для увеличенія численнаго состава торговаго флота, но и для замѣны отслужившихъ свой срокъ старыхъ судовъ, однако, съ другой стороны, извѣстно, что большая часть вновь пріобрѣтаемыхъ торговыхъ судовъ не заказываются верфямъ, а покупаются на заграничныхъ рынкахъ, изъ числа продающихся старыхъ судовъ.

положеніе. Но такъ какъ Черное море представляетъ собой пока, въ смыслѣ судостроенія, какъ и вообще театръ дѣйствій нашего Черноморскаго военнаго флота, замкнутый районъ мѣстнаго значенія, мало вліяющій на сѣверный, главный судостроительный центръ Россіи, то исключительное положеніе въ настоящее время военнаго судостроенія въ Черномъ морѣ мы вправѣ не принимать во вниманіе при обсужденіи общаго положенія военнаго судостроенія въ Россіи.

Рѣшеніе Правительства въ 1911 г. возсоздать нашъ военный флотъ и утвержденіе малой судостроительной программы, въ связи съ намѣченной разработкой большой программы, а также примѣръ покровительственнаго отношенія со стороны Правительства къ указаннымъ выше частнымъ южнымъ заводамъ, вызвали основаніе въ Петроградѣ и Ревелѣ сразу нѣсколькихъ частныхъ судостроительныхъ заводовъ, оборудованіе трехъ изъ которыхъ предусмотрѣно для постройки судовъ всѣхъ величинъ, до самыхъ большихъ. Однако, надежды нашихъ заводчиковъ сбылись только въ очень скромныхъ размѣрахъ: постройка всѣхъ большихъ судовъ опять была поручена казеннымъ заводамъ, частныя же верфи получили только миноносцы и легкіе крейсера. Неудивительно, что такое количество заказовъ не обезпечило ни одинъ изъ частныхъ заводовъ достаточнымъ количествомъ работы, хотя бы на ближайшіе три года. Дѣйствительно, изъ полной суммы заказовъ, ассигнованной малой судостроительной программой (500 милл. рублей на 5 лѣтъ), частнымъ судостроительнымъ заводамъ было передано только около 40%, притомъ на долю нашихъ сѣверныхъ заводовъ пришлось заказовъ примѣрно на 23 милл. рублей въ годъ, въ среднемъ, что соотвѣтствуетъ примѣрно одной трети ихъ нормальной производительности (см. ниже). Самые старые заводы остались совсѣмъ безъ заказовъ; одинъ изъ нихъ обанкротился, два другихъ были проданы и почти прекратили свою дѣятельность. Частные заводы возлагали еще нѣкоторыя надежды на цѣлый рядъ вспомогательныхъ судовъ, заказъ которыхъ былъ предусмотрѣнъ малой судостроительной программой. Однако, заказъ этихъ судовъ, въ большей части, былъ переданъ за-границу и въ Финляндію.

Резюмируя сказанное, мы должны признать, что картина современнаго положенія русскаго частнаго судостроенія получается крайне печальная, едва-ли достойная великой Россіи и ея великодержавнаго флота. Нѣкоторое подобіе такого печальнаго состоянія частнаго судостроенія мы видимъ въ Германіи до 80-ыхъ годовъ прошлаго столѣтія.

Главныя причины угнетеннаго состоянія русскаго частнаго судостроенія.

Если мы теперь поставимъ себѣ вопросъ, въ чемъ-же заключается главная причина такого угнетеннаго состоянія нашего металлическаго морского судостроенія, то мы должны прежде всего констатировать отсутствіе для русскихъ частныхъ заводовъ достаточнаго количества заказовъ, т. е. работы, другими словами—крайнюю ограниченность спроса: бо́льшая часть казенныхъ и частныхъ заказовъ исполнялась либо за-границей (включая Финляндію), либо на казенныхъ заводахъ. Изъ причинъ, побуждавшихъ до сихъ поръ Правительство и частныхъ лицъ заказывать суда заграницей, несомнѣнно важнѣйшее, почти исключительное значеніе имѣетъ высокая стоимость судовъ русской постройки. Дѣйствительно, стоимость постройки судна въ Россіи, грубо говоря, раза въ два дороже, чѣмъ въ Германіи или въ Англіи. Хотя, съ другой стороны, стоимость постройки судовъ на казенныхъ заводахъ также всегда дороже, чѣмъ постройка на частныхъ заводахъ, однако, дѣйствительная окончательная стоимость постройки судна на казенномъ заводѣ, т. е. дѣйствительная стоимость такого судна для казны, со всѣми косвенными расходами, которые вызываются содержаніемъ и эксплоатаціей казеннаго завода, всегда можетъ быть опредѣлена только значительное время послѣ окончанія постройки даннаго судна; обычныя же смѣтныя стоимости судовъ въ большинствѣ случаевъ оказываются значительно меньшими, чѣмъ такая дѣйствительная стоимость, которая, притомъ, почти никогда въ безусловно полной суммѣ и не опредѣляется (это, впрочемъ, было бы крайне трудно сдѣлать). Кромѣ того, уплата денегъ частнымъ заводамъ всегда представляетъ для казны извѣстныя стѣснительныя, точно впередъ оговоренныя финансовыя обязательства; денежные же разсчеты со своимъ собственнымъ заводомъ, конечно, въ гораздо меньшей степени стѣсняютъ казну. Поэтому казеннымъ учрежденіямъ рѣдко приходится считаться съ меньшей стоимостью судовъ при постройкѣ ихъ на частныхъ заводахъ, а не на казенныхъ. Явное предпочтеніе, которое до настоящаго времени казенныя учрежденія оказывали казеннымъ заводамъ, надо повидимому приписать главнымъ образомъ тому, что эти учрежденія не сознавали значенія для государственныхъ интересовъ развитія именно частнаго судостроенія. Что же касается частныхъ заказчиковъ, заказывавшихъ для себя суда, какъ орудія промысла, то они, очевидно, не могли не считаться прежде всего съ главнымъ для нихъ вопросомъ—со стоимостью судна.

Такимъ образомъ мы видимъ, что два обстоятельства, главнымъ образомъ, препятствовали установленію у насъ болѣе или менѣе постояннаго спроса на суда русской постройки: по отношенію къ казеннымъ заказамъ—отсутствіе у соотвѣтствую-

щихъ казенныхъ учрежденій сознанія о необходимости безусловнаго и всемѣрнаго содѣйствія развитію русскаго частнаго судостроенія, а по отношенію къ частнымъ заказамъ—высокая стоимость постройки судовъ въ Россіи. Замѣтимъ, что другія причины не могли играть существенной роли въ разбираемомъ вопросѣ. Такъ, напримѣръ, качество работъ на русскихъ заводахъ, въ общемъ, какъ извѣстно, не уступаетъ качеству работъ иностранныхъ заводовъ. Большій опытъ иностранныхъ заводовъ въ разработкѣ проектовъ и, вообще, чертежей возмѣщается тѣмъ, что такіе проекты и чертежи всегда могутъ быть куплены русскимъ заводомъ у иностраннаго (на практикѣ это дѣлается весьма часто). Нормальный срокъ постройки судовъ въ Россіи процентовъ на 50 продолжительнѣе, чѣмъ срокъ постройки соотвѣтствующихъ судовъ за границей; однако при отсутствіи какихъ-либо экстренныхъ обстоятельствъ это всегда можетъ быть учтено заблаговременно. Во всякомъ случаѣ постройка судна у себя, по близости, сама по себѣ уже представляетъ такое удобство и преимущество, при которомъ въ большинствѣ случаевъ можно мириться съ болѣе долгимъ срокомъ постройки. Несомнѣнно, что когда русскіе частные заводы будутъ обезпечены необходимымъ минимумомъ непрерывныхъ заказовъ, то и они скоро начнутъ строить суда такъ же быстро, какъ ихъ иностранные конкуренты.

Мѣры поощренія частнаго судостроенія.

Разсмотримъ теперь вопросъ о томъ, какими мѣрами возможно было-бы обезпечить нормальное развитіе нашего частнаго судостроенія. Замѣтимъ, что всѣ когда-либо предлагавшіяся и примѣнявшіяся на практикѣ мѣропріятія, направленныя къ поощренію какого-либо вида промышленности, можно раздѣлить на двѣ категоріи. Къ первой категоріи относятся мѣропріятія органическія, или естественныя, т. е. такія, которыя имѣютъ цѣлью устранить причины, препятствующія нормальному развитію данной промышленности. Ко второй категоріи относятся мѣропріятія внѣшнія, или искусственныя, имѣющія цѣлью какимъ-либо способомъ компенсировать невыгодные результаты дѣйствія этихъ причинъ. Само собой понятно, что мѣропріятія органическія во всѣхъ случаяхъ болѣе цѣлесообразны и желательны, чѣмъ мѣропріятія внѣшнія, такъ какъ только первыя могутъ обезпечить промышленности прочное органическое развитіе. Мѣры же внѣшнія являются цѣлесообразными только тогда, когда по какимъ-либо причинамъ принятіе органическихъ мѣръ является невозможнымъ или когда введеніе ихъ въ жизнь требуетъ значительнаго времени.

Органическія мѣропріятія.

Можно указать на цѣлый рядъ мѣропріятій органическихъ, общаго характера, которыя имѣютъ первостепенное значеніе

для всего экономическаго благосостоянія нашего государства, точнѣе—для всей нашей промышленности, являющейся главнымъ элементомъ экономическаго благосостоянія страны. Очевидно, что такія мѣропріятія будутъ имѣть большое значеніе и для русскаго судостроенія. Между этими мѣропріятіями слѣдуетъ прежде всего указать на всѣ тѣ мѣры, которыя направлены къ общему подъему народнаго просвѣщенія, народной культуры. Значеніе такихъ мѣръ для судостроенія сдѣлается особенно яснымъ, если обратить вниманіе на низкій уровень образованія нашихъ мастеровыхъ, которые въ своей общей массѣ до сихъ поръ еще остаются полуграмотными, или вѣрнѣе—почти безграмотными. Это обстоятельство было до настоящаго времени главнымъ препятствіемъ для успѣшной дѣятельности разнаго рода вечернихъ курсовъ и школъ для мастеровыхъ, а также для образованія у насъ кадра мастеровъ. Всякій, видѣвшій мастеровыхъ англійскихъ или германскихъ, знаетъ, что большинство этихъ мастеровыхъ обладаетъ сравнительно приличной элементарной школьной подготовкой обще-образовательнаго характера. Я позволю себѣ сослаться по этому вопросу на мой докладъ: «О мастерахъ судостроенія» Императорскому Обществу Судоходства 8-го ноября 1902 г. (см. «Русское Судоходство» январь 1903 г., приложеніе).

Далѣе слѣдуетъ указать на мѣропріятія, которыя могли бы расширить и улучшить спеціальное техническое образованіе въ Россіи. Здѣсь главное значеніе имѣло бы открытіе достаточнаго числа низшихъ техническихъ курсовъ и школъ для подготовки старшихъ мастеровыхъ и указателей, а также спеціальныхъ курсовъ или школъ для подготовки мастеровъ или техниковъ (не-инженеровъ). Вмѣстѣ съ тѣмъ желательно и улучшеніе нашего инженернаго образованія; основнымъ недостакомъ послѣдняго слѣдуетъ признать чрезмѣрную теоретичность его, при отсутствіи болѣе узкой, соотвѣтствующей требованіямъ жизни спеціализаціи этого образованія и при недостаточности практической, заводской подготовки.

Весьма важное значеніе имѣютъ мѣропріятія, направленныя къ улучшенію нашего торгово-промышленнаго законодательства, съ цѣлью его приспособленія къ требованіямъ современной жизни и предоставленія нашимъ промышленникамъ тѣхъ удобствъ и преимуществъ, которыми пользуются ихъ иностранные конкурренты въ своихъ государствахъ. Въ частности, желательны мѣры къ облегченію образованія акціонерныхъ обществъ и другихъ торгово-промышленныхъ организацій (какъ характерный частный примѣръ, можно привести установившееся у насъ правило, по которому акціи промышленныхъ предпріятій

не могутъ быть номинальной стоимостью менѣе 100 рублей; между тѣмъ, крупнѣйшія англійскія предпріятія имѣютъ акціи только въ 1 ф. ст., что, конечно, сильно способствуетъ широкому и быстрому распространенію акцій въ народныхъ массахъ, т. е. облегчаетъ финансированіе промышленныхъ предпріятій и какъ бы національзируетъ ихъ); желательна реформа существующаго у насъ порядка открытія фабрикъ и заводовъ.

Укажемъ еще на необходимость созданія дешеваго коммерческаго долгосрочнаго кредита для промышленныхъ предпріятій. Извѣстно, что въ Россіи кредитъ вдвое дороже, чѣмъ заграницей.

Кромѣ общихъ мѣропріятій органическаго характера, имѣющихъ значеніе для всѣхъ видовъ русской промышленности, можно указать на желательныя органическія мѣропріятія, которыя вызываются угнетеннымъ состояніемъ спеціально нашего судостроенія и должны имѣть въ виду развитіе именно русскаго судостроенія. Выше мы констатировали основную причину, препятствующую развитію нашего судостроенія, а именно — отсутствіе достаточнаго спроса на суда русской постройки. На основаніи сказаннаго нами раньше, мы должны признать органическими мѣропріятіями, необходимыми для развитія нашего судостроенія, двѣ мѣры: 1) исполненіе всѣхъ безъ исключенія судостроительныхъ заказовъ, выдаваемыхъ казною, только въ Россіи, притомъ преимущественно на частныхъ заводахъ, и 2) устраненіе причинъ, дѣлающихъ постройку судна въ Россіи болѣе дорогой, чѣмъ стоимость судовъ заграницей.

Что первая изъ указанныхъ мѣръ явилась бы не искусственной, а дѣйствительно органической мѣрой, вытекаетъ изъ всего того, что мы сказали выше о первостепенномъ государственномъ значеніи, особенно для нашего военнаго флота, русскаго частнаго судостроенія, т. е., что нашъ военный флотъ долженъ базироваться главнымъ образомъ на русское частное судостроеніе. Этотъ принципъ можно признать у насъ уже до нѣкоторой степени установленнымъ, а именно Высочайше утвержденнымъ постановленіемъ журнала Комитета Министровъ отъ 26-го ноября и 12-го декабря 1902 года, которое содержитъ указаніе, что правительственные заказы могутъ даваться заграницу только на тѣ предметы, которые включены въ списокъ, составляемый особой комиссіей при Министерствѣ Финансовъ, и что не предусмотрѣнные въ спискѣ предметы разрѣшается ввозить по особому соглашенію съ этимъ Министерствомъ (причемъ такая возможность предусматривается въ случаѣ непомѣрно высокихъ цѣнъ русскихъ издѣлій). Это постановленіе не было опубликовано въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Прави-

тельства, почему его точный текстъ остался большинству казенныхъ учрежденій неизвѣстнымъ. Однако, дополненіе къ нему, въ видѣ Высочайше утвержденнаго положенія Совѣта Министровъ отъ 6-го марта 1907 г., распространившаго вышеуказанное постановленіе на Финляндію (каковая въ отношеніи правительственныхъ заказовъ, такимъ образомъ, приравнивалась къ иностраннымъ государствамъ), опубликовано подъ № 43 отъ 6-го марта 1907 г. ст. 473. Это правительственное распоряженіе, къ тому-же въ главной своей части не опубликованное, повидимому никогда не разсматривалось какъ категорическій законъ, не только по формѣ, но и по смыслу, тѣмъ болѣе, что въ этомъ распоряженіи нигдѣ спеціально не указывается именно на судостроительные заказы. Неудивительно, что по отношенію къ правительственнымъ заказамъ на суда это постановленіе періодически и очень часто нарушалось, на основаніи особаго, всякій разъ, постановленія. Это постоянно повторялось и до послѣдняго времени, при чемъ за послѣдніе годы правительственными учрежденіями заказано и куплено судовъ заграницей на нѣсколько милліоновъ рублей ежегодно (въ среднемъ). Недостатокъ вышеуказаннаго правительственнаго распоряженія заключается не только въ томъ, что оно не имѣетъ характера законодательнаго акта или оффиціально опубликованнаго рѣшенія Правительства совершенно отказаться отъ постройки военныхъ судовъ на иностранныхъ заводахъ (подобно, хотя бы, извѣстному рѣшенію германскаго правительства въ 1873 г., проведенному по иниціативѣ морского министра Штошъ), но также и въ томъ, что этимъ распоряженіемъ предусмотрѣны исключенія въ случаяхъ непомѣрно высокихъ цѣнъ русскихъ судовъ. Эта оговорка даетъ возможность какъ угодно часто нарушать постановленіе, такъ какъ суда русской постройки всегда стоятъ значительно дороже, чѣмъ построенныя заграницей. Кромѣ того, эта оговорка, въ примѣненіи къ судостроенію, неправильна по существу, такъ какъ русскіе судостроительные заводы настолько не обезпечены спросомъ, т. е. заказами [1]), что при правильной постановкѣ конкурренціи на полученіе заказовъ, не можетъ быть и рѣчи о «непомѣрно» высокихъ русскихъ цѣнахъ, не отвѣчающихъ дѣйствительному положенію русской промышленности. Съ другой стороны, въ вопросѣ такой государственной важности, какъ развитіе русскаго судостроенія, соображенія стоимости не должны играть рѣшающей роли. Какъ видно изъ цифровыхъ данныхъ, приведенныхъ нами выше,

[1]) Какъ мы увидимъ ниже, нормальная годовая производительность нашихъ верфей составляетъ не менѣе 100 милл. рублей.

русское торговое мореплаваніе пока еще настолько слабо развито, что не можетъ, само по себѣ, обезпечить спросомъ нашу судостроительную промышленность: на первое, притомъ вѣроятно еще значительное, время требуется болѣе существенное обезпеченіе спроса, каковое могутъ представлять собою только казенные заказы.

Многіе считаютъ, что связывать Правительство обязательствомъ всегда заказывать суда на отечественныхъ заводахъ будетъ невыгодно въ томъ смыслѣ, что у Правительства отнимается возможность прибѣгать къ помощи иностранныхъ заводовъ тогда, когда чрезмѣрно высокія цѣны, заявляемыя русскими заводами, или слишкомъ продолжительные сроки, ими назначаемые, или, наконецъ, большія запозданія, рабочіе безпорядки и другія подобныя причины ставятъ Правительство въ безвыходное положеніе. Но я полагаю, что отказъ по одной изъ указанныхъ причинъ въ главной, самой важной поддержкѣ отечественной промышленности можно было бы уподобить тому, какъ если бы кто вмѣсто того, чтобы лечить свою заболѣвшую руку или палецъ, отрубилъ бы ихъ. Вѣдь противъ всякаго серьезнаго злоупотребленія государство всегда можетъ найти мѣры предупредительныя и мѣры карательныя; это мы видимъ на примѣрѣ всѣхъ благоустроенныхъ государствъ; въ крайнихъ, дѣйствительно важныхъ случаяхъ всегда возможны законодательнымъ путемъ проведенныя изъятія изъ всякаго закона. Мнѣ кажется, все дѣло заключается въ томъ, чтобы мы дѣйствительно прониклись убѣжденіемъ въ безусловной необходимости разбираемаго мѣропріятія, и чтобы всѣ вѣдомства и всѣ правительственныя учрежденія считали основные интересы русской промышленности дѣломъ общей государственной важности, а не интересомъ вѣдомственнымъ.

Что именно обезпеченіе постоянными правительственными заказами составляетъ самую сильную и дѣйствительную мѣру поощренія судостроенія, показываетъ намъ исторія всѣхъ главныхъ морскихъ державъ. Наиболѣе поучителенъ для насъ примѣръ Германіи, которая еще до 80-ыхъ годовъ прошлаго столѣтія, какъ мы говорили уже выше, являла собою, въ смыслѣ развитія судостроенія, не менѣе печальную картину, чѣмъ наблюдаемая у насъ въ настоящее время. Съ начала же нынѣшняго столѣтія Германія, какъ извѣстно, начинаетъ оспаривать у Англіи первенство міра. Въ германскихъ спеціальныхъ сочиненіяхъ указывается, чему Германія обязана этимъ. Такъ, въ упомянутомъ ранѣе сочиненіи «Die Schiffbauindustrie» авторы говорятъ, что «рѣшительный поворотъ» въ развитіи германскаго судостроенія наступилъ тогда, когда германское правительство «рѣшило завести соотвѣтствующій значенію германской имперіи

военный флотъ и рѣшило строить его только на германскихъ заводахъ» (т. II, стр. 12). Ранѣе указанная нами статья, переведенная барономъ Гюне 2, говоритъ: «Германское судостроеніе развилось прежде всего потому, что генералъ фонъ-Штошъ принципіально отказался отъ заказовъ судовъ, брони и артиллеріи въ Англіи и Франціи. Время выучки было довольно продолжительно, молодой промышленности не всегда сопутствовала удача, но если ей приходится и въ настоящее время бороться съ трудностями и неблагопріятными обстоятельствами, то это зависитъ какъ отъ міровыхъ экономическихъ, такъ и отъ политическихъ причинъ. Флоту-же обязаны своимъ развитіемъ и своими успѣхами заводы «Вулканъ», «Бломъ и Фоссъ», «Шихау», «Везерскій».

На основаніи изложеннаго я считаю, что и намъ необходимо безъ замедленія послѣдовать давно установленному примѣру другихъ первоклассныхъ морскихъ державъ; а это будетъ тогда, когда у насъ будетъ принято категорическое рѣшеніе, въ видѣ государственнаго закона, передавать всѣ правительственные заказы на суда только отечественнымъ заводамъ, при чемъ отступленіе отъ этого закона должно быть возможно только законодательнымъ же путемъ. Ниже я постараюсь доказать, почему такой законъ долженъ касаться всѣхъ судовъ, заказываемыхъ казною, а не только военныхъ судовъ. Такой законъ нельзя было бы не признать основной, самой важной спеціальной мѣрой поощренія русскаго судостроенія[1]), если имѣть въ виду, что правительственные заказы на суда (исключая даже стоимость брони, артиллерійскаго и миннаго вооруженія военныхъ судовъ) составляютъ ежегодно нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей; такого большого спроса со стороны частныхъ заказчиковъ еще на очень долго нельзя предвидѣть въ Россіи, какъ мы это разъяснили выше.

Переходя ко второй, указанной нами мѣрѣ — устраненію причинъ, дѣлающихъ постройку судна въ Россіи болѣе дорогой, чѣмъ за границей, мы должны прежде всего признать, что такая мѣра должна была бы заключать въ себѣ цѣлый рядъ мѣропріятій. Совокупность этихъ мѣропріятій, если они дѣйствительно уравняютъ стоимость постройки судна въ Россіи со стоимостью ея за границей, обезпечитъ русскимъ судостроителямъ спросъ со стороны частныхъ заказчиковъ, т. е. главнымъ образомъ со стороны русскаго торговаго флота. Чтобы опредѣлить главнѣйшія изъ этихъ мѣропріятій, слѣдуетъ указать наиболѣе важныя причины, обусловливающія дороговизну мор-

---

[1]) Конечно, при условіи, что бо́льшая часть казенныхъ заказовъ будетъ передаваться частнымъ заводамъ, а не казеннымъ.

скихъ построекъ въ Россіи. На первую, наиболѣе важную причину мы уже указали выше, это—недостаточность спроса, или малая емкость судостроительнаго рынка; недостаткомъ заказовъ также обусловливается отсутствіе надлежащаго соотвѣтствія между производительной способностью верфей и дѣйствительной ихъ производительностью. По даннымъ, собраннымъ Министерствомъ Торговли и Промышленности (см. Объяснительную записку № 9038, стр. 15), русскія верфи (частныя) почти всегда имѣютъ заказовъ значительно меньше, чѣмъ на 1/4 ихъ производительной способности. Эту основную причину, препятствующую развитію нашего частнаго судостроенія. имѣетъ въ виду только что разобранная нами 1-я мѣра, т. е., обезпеченіе русскихъ заводовъ болѣе или менѣе непрерывными казенными заказами. Какъ на вторую причину, можно указать на относительно бо́льшія затраты, необходимыя со стороны русскихъ судостроителей на первоначальное устройство и оборудованіе ихъ заводовъ. Это обусловливается: требованіями нашего суроваго климата, увеличивающими стоимость заводскихъ зданій (раза въ три); высокой стоимостью (раза въ два большей, чѣмъ за границей) заводскихъ станковъ, крановъ, паровыхъ котловъ, различныхъ машинъ, электрическихъ проводовъ и прочаго заводскаго инвентаря. По отношенію къ высокой стоимости заводскихъ зданій, конечно, трудно предложить какія-либо органическія мѣропріятія; что же касается дороговизны заводскаго инвентаря, то таковой находится въ зависимости отъ общаго состоянія всей нашей промышленности, такъ что органическими мѣропріятіями въ этомъ отношеніи надо считать совокупность тѣхъ мѣръ, которыя могутъ удешевить въ достаточной степени всѣ продукты нашей промышленности. Третьей причиной большой стоимости постройки судовъ въ Россіи является необходимость обращенія въ русскихъ судостроительныхъ предпріятіхъ значительно бо́льшихъ (на 50 и до 100%) оборотныхъ капиталовъ. Это обусловливается, главнымъ образомъ, тѣмъ, что у насъ суда строятся отъ 1½ до 2-хъ разъ дольше, чѣмъ за границей, такъ что затраченный на сооруженіе судна капиталъ русская верфь возвращаетъ въ свой оборотный фондъ черезъ соотвѣтственно большій срокъ; значитъ, въ одинаковый періодъ времени русская верфь можетъ достигнуть одинаковаго результата лишь при соотвѣтственно увеличенномъ размѣрѣ оборотнаго капитала, что представляетъ для русской верфи лишній накладной расходъ въ видѣ процентовъ за соотвѣтственно увеличенный кредитъ. Ясно, что органическими мѣропріятіями въ этомъ отношеніи явились бы всякія мѣры, направленныя къ ускоренію постройки нашихъ судовъ; а такое ускореніе будетъ достигнуто наилучшимъ обра-

зомъ, какъ мы уже говорили выше, тогда, когда русскимъ заводамъ будетъ обезпечена постоянная, непрерывная работа въ достаточномъ количествѣ. Четвертая причина дороговизны русскаго судостроенія—высокая стоимость судостроительныхъ матеріаловъ, которая обусловливается удаленностью отъ нашихъ судостроительныхъ заводовъ большинства мѣстъ производства металлическаго сырья и добычи минеральнаго топлива, а также общими условіями нашей металлической промышленности, продукты которой стоятъ въ Россіи значительно (до 150%) дороже, чѣмъ въ Германіи и Англіи. Эта причина имѣетъ весьма важное значеніе въ разбираемомъ вопросѣ и можетъ быть устранена мѣропріятіями, удешевляющими доставку на заводы судостроительныхъ матеріаловъ [1]), и мѣрами, которыя удешевили бы производство судостроительныхъ матеріаловъ на заводахъ, ихъ изготовляющихъ. Пятую причину дороговизны русскаго судостроенія представляетъ меньшая производительность труда русскихъ рабочихъ судостроительныхъ заводовъ по сравненію съ производительностью труда иностранныхъ рабочихъ. Это объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что у насъ нѣтъ постояннаго кадра рабочихъ—спеціалистовъ по судостроенію, получившихъ ту ремесленную подготовку и то, такъ сказать, преемственное заводское воспитаніе, которымъ такъ сильны иностранные рабочіе. Наши рабочіе не привыкли спеціализироваться и довольно легко переходятъ на другія спеціальности, даже на сельскія работы и наоборотъ. Вслѣдствіе этого нашъ рабочій работаетъ медленнѣе, чѣмъ иностранный, и въ Россіи рабочая сила по судостроенію (включая машиностроеніе для судовъ) обходится на 60 — 70% дороже, чѣмъ за границей. Въ этомъ отношеніи органическими мѣропріятіями слѣдуетъ опять-таки признать всѣ мѣры, которыя обезпечили бы русскимъ заводамъ постоянную работу (это создастъ, очевидно, и постоянный кадръ рабочихъ-спеціалистовъ), а также такія мѣры, какъ организація вечернихъ курсовъ для рабочихъ, подготовительныхъ школъ въ рабочихъ кварталахъ и общія мѣропріятія по поднятію образованія народныхъ массъ. Шестой причиной высокой стоимости постройки судовъ въ Россіи является меньшая подготовленность къ заводской работѣ техническаго персонала нашихъ верфей. Это обусловливается, прежде всего, отсутствіемъ достаточной постоянной работы, т. е., практики; на недостатки нашего высшаго техническаго образованія мы уже указывали выше; наконецъ, у насъ совершенно отсутствуютъ средніе техники по судостроенію, т. е. мастера,

---

[1]) Напримѣръ, льготными желѣзнодорожными тарифами, давно уже введенными для этой цѣли въ Германіи.

которые составляютъ на иностранныхъ судостроительныхъ заводахъ главный, наиболѣе многочисленный контингентъ въ составѣ техническаго персонала. Здѣсь, опять, получаютъ главное значеніе мѣры по обезпеченію нашихъ верфей достаточнымъ количествомъ постоянной работы, а затѣмъ мѣры по улучшенію и расширенію спеціальнаго промышленно - техническаго образованія.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что для достаточнаго удешевленія русскаго судостроенія, т. е. для обезпеченія возможности русскимъ судостроителямъ строить суда не дороже, чѣмъ строятъ ихъ иностранные конкурренты, при помощи органическихъ мѣропріятій, потребовалось бы разработать и ввести въ жизнь цѣлый рядъ сложныхъ и разностороннихъ мѣръ. Провести въ жизнь всю совокупность требующихся мѣропріятій едва ли было бы возможно въ близкомъ будущемъ; притомъ это представляетъ необычайно большое и сложное дѣло, затрагивающее почти всѣ стороны жизни нашего государства. Несомнѣнно, что работать въ этомъ направленіи необходимо безотлагательно, съ возможно большей энергіей; но столь же несомнѣнно, что окончательная цѣль этой работы будетъ достигнута въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, когда условія экономической жизни, какъ у насъ, такъ и за границей, могутъ оказаться измѣнившимися, что опять можетъ усложнить и задержать достиженіе цѣли. Ясно, что необходимо какимъ-нибудь способомъ ускорить достиженіе поставленной цѣли. Для этого и служатъ, какъ важныя и необходимыя дополненія къ непрерывно-разрабатываемымъ и вводимымъ въ жизнь Правительствомъ органическимъ мѣропріятіямъ, мѣропріятія второй категоріи, т. е. внѣшнія, или искусственныя.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію этой категоріи мѣропріятій, остановимся на вопросѣ о томъ, не было ли бы достаточно ограничиться принятіемъ такой важной и простой мѣры, какъ указанное нами выше рѣшеніе строить всѣ суда по казеннымъ заказамъ въ Россіи, притомъ преимущественно на частныхъ верфяхъ. Что это было бы недостаточно, прежде всего слѣдуетъ изъ того соображенія, что торговое судостроеніе, т. е. постройка такихъ типовъ судовъ которые именно нужны нашему торговому мореплаванію, можетъ развиваться и совершенствоваться только тогда, когда у насъ дѣйствительно будутъ строить болѣе или менѣе непрерывно достаточное количество такихъ судовъ; постройка судовъ для казны, хотя бы судовъ такъ—называемыхъ торговыхъ типовъ, этой практики намъ никогда не дастъ. Затѣмъ, необходимо имѣть въ виду то указанное нами выше техническое и промышленное значеніе, которое имѣетъ, вообще, въ развитіи судо-

строенія торговое судостроеніе. Безъ нормальнаго развитія торговаго судостроенія не можетъ въ достаточной мѣрѣ развиваться и военное судостроеніе. Кромѣ того, казенныхъ заказовъ было бы часто и недостаточно въ количественномъ отношеніи для обезпеченія нашимъ заводамъ достаточнаго количества непрерывной работы. Дѣйствительно, примемъ во вниманіе хотя бы только существующіе наши крупные судостроительные заводы. Считаютъ, что для нормальнаго существованія частнаго судостроительнаго завода, онъ долженъ получать заказовъ ежегодно, въ среднемъ, въ суммѣ, не меньшей первоначальной стоимости самого завода. На сѣверѣ у насъ имѣется 3 большихъ судостроительныхъ завода:

Путиловская верфь въ Петроградѣ, стоимостью ок. 14 милл. р.
Руско-Балтійскій зав. въ Ревелѣ » » 25 » »
Заводъ «Беккеръ» » » 22 » »

На югѣ имѣется 2 больщихъ завода, которыхъ стоимость можно приблизительно принять:

Заводъ Р. С. О. въ Николаевѣ стоимостью около 10 милл. р.
Заводъ Н. О. З. и В. » » » 20 » »

Въ суммѣ стоимость названныхъ 5-ти верфей составляетъ около 91 милл. руб. Едва ли можно было бы сказать, что это составляетъ слишкомъ много крупныхъ верфей для Россіи, ибо всякій первоклассный военный флотъ долженъ имѣть въ своемъ распоряженіи достаточное число стапелей для постройки большихъ судовъ, а кромѣ того необходимо наличіе достаточнаго числа верфей для сохраненія нормальной конкурренціи при выдачѣ казенныхъ заказовъ. Вмѣстѣ со стоимостью остальныхъ нашихъ частныхъ верфей, строящихъ или могущихъ строить морскія суда, указанная сумма составитъ не менѣе 100 милл. руб. И вотъ, мы знаемъ, что никогда еще сумма ежегодныхъ казенныхъ заказовъ по судостроенію (значитъ, безъ стоимости брони, артиллерійскаго и миннаго вооруженія) не доходила до такого размѣра, какъ 100 милл. р.; наоборотъ, по большей части эта сумма бывала въ нѣсколько разъ меньше. Слѣдуетъ помнить также, что и казеннымъ заводамъ должна быть предоставлена нѣкоторая часть заказовъ. Наконецъ, преимущественная часть казенныхъ заказовъ, т. е. заказы на военныя суда, распредѣляется крайне неравномѣрно въ различные годы: часто у насъ за цѣлый годъ не выдавалось почти никакихъ казенныхъ заказовъ на суда. Хотя во всѣхъ передовыхъ морскихъ державахъ прилагаются усилія къ тому, чтобы разработкой соотвѣтствующихъ судостроительныхъ программъ на продолжительное время впередъ распредѣлить постройку

военныхъ судовъ по годамъ возможно равномѣрно, все же военно-политическія причины, часто измѣняющіяся, всегда будутъ препятствовать вполнѣ равномѣрному распредѣленію военныхъ заказовъ на суда. Иначе дѣло обстоитъ съ заказами для торгово-промышленныхъ цѣлей: при нормальныхъ условіяхъ торговый флотъ возобновляетъ свой судовой составъ и измѣняетъ его болѣе или менѣе непрерывно и равномѣрно.

На основаніи всего сказаннаго можно считать выясненнымъ, что развитіе торговаго судостроенія, обезпеченіемъ ему достаточнаго спроса, является столь же важной государственной задачей, какъ развитіе военнаго судостроенія. Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію внѣшнихъ, или искусственныхъ мѣропріятій, которыя могутъ способствовать развитію нашего судостроенія.

Искусственныя мѣропріятія.

Искусственныя мѣропріятія для поощренія промышленности можно раздѣлить на двѣ группы: мѣры принудительныя или запретительныя, и мѣры поощрительныя. Мѣры принудительныя и запретительныя имѣютъ преимущество большой простоты примѣненія въ жизни, но при этомъ требуется большая осторожность въ выборѣ ихъ. Напримѣръ, если связать всѣ торговыя суда, плавающія подъ русскимъ флагомъ, обязательствомъ, чтобы они были построены въ Россіи, то такая принудительная мѣра, сама по себѣ, погубила бы наше торговое мореплаваніе и поэтому не могла бы принести никакой пользы судостроенію. Значитъ, въ торгово-промышленной жизни нельзя насиловать спросъ въ пользу предложенія, если спросъ представляетъ собой видъ промышленности, недостаточно окрѣпшій и сильный, чтобы выдержать такое принужденіе. Такъ какъ наше торговое мореплаваніе само еще нуждается въ самомъ энергичномъ поощреніи со стороны Правительства, то ясно, что всякое мѣропріятіе, имѣющее въ виду поощренія русскаго судостроенія и касающееся торговаго мореплаванія, можетъ имѣть только характеръ поощрительный, т. е. должно предоставлять мореплаванію какія-либо спеціальныя преимущества при пользованіи судномъ русской постройки, оставляя, однако, за арматоромъ полную свободу пріобрѣтать суда и за границею. Совсѣмъ другое мы должны сказать по отношенію къ казеннымъ заказамъ. Принципіально уже было бы странно примѣнять поощрительныя мѣропріятія, которыя всегда въ концѣ концовъ сводятся къ матеріальнымъ жертвамъ со стороны казны, къ казеннымъ же заказамъ, такъ какъ это было бы равносильно выдачѣ въ два пріема тѣхъ денегъ, которыя проще было бы выдавать сразу. Кромѣ того, большинство поощрительныхъ мѣропріятій (преміи, субсидіи и т. п.) представляютъ собой нѣкоторый напередъ вычисленный шаблонъ, который въ приложеніи къ жизни часто не

будетъ соотвѣтствовать въ достаточной мѣрѣ назначенію. Поэтому ближе къ цѣли будетъ и въ этомъ смыслѣ, если казенный заказъ будетъ переданъ прямо русскому судостроителю, по нормальной русской цѣнѣ, выяснившейся въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Наконецъ казна, а въ особенности военный флотъ, болѣе всего заинтересованы въ томъ, какъ было уже сказано выше, чтобы постройка нужныхъ для Правительства судовъ была независима отъ иностранной техники и промышленности. На основаніи всѣхъ этихъ соображеній слѣдуетъ признать, что не только военныя суда, но и вообще всѣ казенныя суда цѣлесообразно строить исключительно на отечественныхъ заводахъ, что должно быть оффиціально введено въ жизнь, какъ незыблемый принципъ или законъ. Не слѣдуетъ также забывать, что громадные расходы государственныхъ, т. е. обще-народныхъ капиталовъ, непрерывно затрачиваемыхъ на постройку судовъ для казны, особенно конечно военныхъ судовъ, находятъ себѣ наилучшее оправданіе въ томъ случаѣ, если почти цѣликомъ остаются въ странѣ. Такимъ образомъ, слѣдуетъ признать, что по отношенію къ казеннымъ заказамъ мѣры поощренія судостроенія должны быть только запретительныя.

Середину между мѣрами запретительными и поощрительными занимаютъ такъ-называемыя охранительныя, или покровительственныя (протекціонныя) мѣры. Характерной мѣрой этого рода является таможенная охрана или покровительство. Таможенное покровительство у насъ совершенно отмѣнено по отношенію къ морскимъ торговымъ судамъ, что вполнѣ цѣлесообразно, такъ какъ нашъ торговый флотъ, которому приходится вести тяжелую борьбу въ конкурренціи съ иностранными арматорами, долженъ имѣть возможность пріобрѣтать для себя суда по той-же цѣнѣ, по какой ихъ пріобрѣтаютъ его конкурренты. Отмѣна пошлины на морскія суда иностранной постройки оправдывается у насъ тѣми-же соображеніями, на основаніи которыхъ должны быть отвергнуты запретительныя мѣры поощренія судостроенія по отношенію къ нашему торговому флоту.

Что касается искусственныхъ мѣръ поощрительнаго характера, то и здѣсь можно различать два рода мѣръ. Къ первому роду относятся тѣ мѣропріятія, которыя какъ-бы предоставляютъ въ распоряженіе покупателей или заказчиковъ казенныя средства для пріобрѣтенія болѣе дорогого судна русской постройки [1]). Мѣропріятія второго рода предусматриваютъ за-

---

[1]) Иногда эти казенныя средства выдаются на руки не арматору, т. е. заказчику, а самому судостроителю. Это, конечно, сути дѣла не мѣняетъ.

трату казенныхъ средствъ для удешевленія стоимости постройки судна самому судостроителю. Мѣры второй категоріи имѣютъ существенное принципіальное преимущество, выражающееся въ ихъ универсальности, т. е. въ томъ, что удешевляется сама рыночная стоимость продукта, въ данномъ случаѣ судна, такъ что дѣйствіе такихъ мѣропріятій является болѣе широкимъ, общимъ. Кромѣ того, разсчеты при разработкѣ мѣропріятій перваго рода обыкновенно баваютъ значительно болѣе сложными и трудными, чѣмъ соотвѣтствующіе разсчеты для мѣропріятій второго рода; вмѣстѣ съ тѣмъ, нормы, выработанныя для мѣропріятій перваго рода, всегда будутъ представлять болѣе узкій шаблонъ, т. е. чаще несоотвѣтствующій дѣйствительности, чѣмъ нормы, разработанныя для мѣропріятій второго рода. Изъ мѣръ поощренія первой категоріи, въ примѣненіи къ судостроенію, извѣстны: выдача субсидій мореходнымъ предпріятіямъ съ обязательствомъ эксплоатировать только суда отечественной постройки; навигаціонныя преміи для судовъ отечественной постройки; выдача льготныхъ казенныхъ ссудъ для пріобрѣтенія такихъ судовъ; льготный казенный закладъ (ипотека) судовъ отечественной постройки; участіе казны въ расходахъ по страхованію такихъ судовъ; наконецъ, наиболѣе популярная мѣра—судостроительныя преміи, выдаваемыя обыкновенно строителямъ судовъ. Эта послѣдняя мѣра имѣетъ болѣе универсальный характеръ, чѣмъ другія мѣры этой категоріи, т. е. она является болѣе общей, предоставляя какъ бы всѣмъ заказчикамъ и покупателямъ судовъ отечественной постройки использованіе результатовъ введенія такой мѣры, такъ что постройка судовъ премируемыхъ классовъ какъ бы вообще удешевляется. Это приближаетъ разсматриваемую мѣру поощренія къ мѣрамъ второй категоріи, но съ той разницей, что удешевляется постройка судовъ только тѣхъ классовъ, которые премируются (обыкновенно премируется постройка только морскихъ судовъ); между тѣмъ, мѣры второй категоріи удешевляютъ вообще продукты изготовленія судостроительныхъ заводовъ, т. е. постройку всякихъ безъ исключенія судовъ, что даетъ большую, естественную свободу для развитія судостроенія, и, въ свою очередь, приближаетъ мѣры второй категоріи къ естественнымъ, органическимъ мѣропріятіямъ. Къ этой, второй категоріи мѣръ относятся: льготныя желѣзнодорожныя тарифныя ставки на перевозку матеріаловъ и издѣлій для постройки судовъ; уплата судостроителямъ премій за матеріалы и издѣлія отечественнаго происхожденія, примѣненные при постройкѣ судна (нормальный размѣръ этихъ премій—соотвѣтствующія таможенныя ставки при ввозѣ этихъ матеріаловъ и издѣлій изъ-за границы); сложеніе пошлинъ

съ ввозимыхъ изъ-за границы для судостроительныхъ заводовъ и предназначенныхъ для постройки судовъ матеріаловъ и издѣлій, а также предметовъ оборудованія судостроительныхъ заводовъ. Изъ этихъ мѣръ наибольшее значеніе имѣетъ сложеніе таможенныхъ пошлинъ съ матеріаловъ и издѣлій (порто-франко), какъ мѣра наиболѣе простая и всеобъемлющая, притомъ не заключающая въ себѣ никакой условности и шаблона, а вполнѣ отвѣчающая потребности жизни въ смыслѣ уравненія (до извѣстной степени) положенія отечественнаго судостроителя, въ отношеніи стоимости примѣняемыхъ имъ матеріаловъ и издѣлій, съ положеніемъ его иностранныхъ конкуррентовъ. Относительно всѣхъ вообще мѣръ поощрительнаго характера обѣихъ категорій слѣдуетъ сказать, что онѣ обыкновенно примѣняются только по отношенію къ судамъ, строящимся и построеннымъ для частныхъ заказчиковъ; казенные же заказы всегда исполняются на отечественныхъ заводахъ и изъ отечественныхъ матеріаловъ, безъ уплаты какихъ-либо субсидій или премій. Соображенія, на которыхъ такой принципъ основанъ, изложены нами выше.

Изъ всего сказаннаго нами относительно искусственныхъ мѣръ поощренія судостроенія вытекаетъ, что наиболѣе цѣлесообразной мѣрой слѣдуетъ признать сложеніе пошлинъ съ судостроительныхъ матеріаловъ и издѣлій. Дѣйствительно, Германія, на поразительный ростъ судостроительной промышленности которой мы указывали выше, именно примѣненіемъ этой мѣры, главнымъ образомъ, достигла процвѣтанія своего торговаго судостроенія. Эта мѣра была введена въ Германіи въ видѣ таможеннаго закона 1879 г.; цитированное выше сочиненіе «Die Schiffbauindustrie» (т. II, стр. 18) говоритъ, что «этотъ законъ послужилъ базисомъ развитія германскаго торговаго судостроенія». Далѣе, на стр. 66 того-же тома, сообщается, какой переполохъ на всѣхъ германскихъ судостроительныхъ заводахъ произвела намѣченная въ 1900 г. отмѣна этого закона: германскіе заводы признали это намѣреніе «такимъ несчастіемъ для отечественной судостроительной промышленности, больше и грознѣе какого нельзя было бы и придумать». Конечно, по обсужденіи этого вопроса, парламентъ и правительство отказались отъ вышеуказаннаго намѣренія. Въ поясненіе такого взгляда германскихъ заводовъ въ настоящее время, когда металлургическая промышленность въ Германіи успѣшно конкуррируетъ, въ смыслѣ цѣнъ на судостроительные матеріалы, съ ея иностранными конкуррентами, слѣдуетъ указать на то, что въ настоящее время судостроительное порто-франко служитъ германскимъ судостроительнымъ заводамъ не столько для дѣйствительнаго

ввоза иностранныхъ матеріаловъ и издѣлій, сколько для регулированія цѣнъ германскихъ металлозаводчиковъ, въ большинствѣ случаевъ объединенныхъ въ различные синдикаты. Кромѣ того, какъ сказано, въ Германіи, по ходатайству металлозаводчиковъ, также введены льготные желѣзнодорожные тарифы для судостроительныхъ матеріаловъ и издѣлій отечественнаго производства.

Существующія мѣры поощренія русскаго судостроенія.

Разсмотримъ теперь, какія въ Россіи существуютъ въ настоящее время правительственныя мѣры для поощренія торговаго судостроенія. Прежде всего, у насъ существуетъ таможенная охрана, т. е. таможенное обложеніе судовъ иностранной постройки, но только по отношенію къ не-морскимъ судамъ (морскія суда освобождены отъ уплаты пошлины). Между тѣмъ, какъ мы видѣли выше, необходимы мѣры для поощренія именно морского судостроенія, прежде всего. Эту послѣднюю цѣль имѣютъ въ виду: правила 31-го іюля 1902 г. о выдачѣ льготныхъ ссудъ Государственнымъ Банкомъ подъ постройку морскихъ торговыхъ судовъ въ Россіи; законъ 24-го мая 1904 г. о выдачѣ такихъ-же ссудъ Министерствомъ Торговли и Промышленности и изданныя въ развитіе его правила 16-го марта 1905 г.; затѣмъ, законъ 21-го мая 1912 г. о выдачѣ судостроительныхъ премій русскимъ заводамъ. Другихъ мѣръ поощренія нашего судостроенія не существуетъ (мы не говоримъ о постепенно разрабатываемыхъ мѣрахъ органическаго характера, какъ, напримѣръ, образованіе въ составѣ Петроградскаго Политехическаго Института, при учрежденіи его въ 1902 г., особаго Кораблестроительнаго Отдѣла). Указанныя двѣ мѣры Правительства, т. е. ссуды и судостроительныя преміи, къ сожалѣнію, не оправдали надеждъ и не дали практически никакихъ результатовъ. Правительственныя ссуды оказались цѣлесообразными въ отношеніи деревяннаго судостроенія, но примѣненія къ судостроенію металлическому эта мѣра не получила. Что-же касается закона о судостроительныхъ преміяхъ, то онъ введенъ въ дѣйствіе 1-го января 1913 г., и за все время его дѣйствія премія была выдана только одинъ разъ, а именно за постройку на маленькомъ кустарномъ заводѣ Борщеванова въ Херсонѣ небольшого пароходика «Моржъ», въ сто (100) рег. тоннъ вмѣстимостью, при чемъ на пароходѣ была установлена старая машина другого парохода. Затѣмъ, предвидѣлась выдача преміи за постройку еще одного, а именно нефтеналивного парохода въ Николаевѣ. Въ этомъ сказался пока весь результатъ дѣйствія вышеуказаннаго закона. Нельзя не признать поэтому, что и этотъ законъ не достигъ цѣли.

Обращаясь къ вопросу о причинахъ неуспѣшности раз-

смотрѣнныхъ двухъ мѣропріятій, мы можемъ сказать относительно правительственныхъ ссудъ, что такая мѣра по своему частному, ограниченному значенію не можетъ быть предназначена для достиженія такой широкой задачи, какъ устраненіе разницы въ стоимости судовъ русской и иностранной постройки. Эта мѣра можетъ имѣть только вспомогательное, второстепенное значеніе. Достаточно широко задуманная мѣра—судостроительныя преміи—могла бы достигнуть цѣли, хотя бы въ извѣстной степени, но размѣръ премій не отвѣчаетъ современнымъ потребностямъ. Дѣйствительно, нормальная разница въ стоимости постройки судовъ чисто-торговыхъ типовъ въ Россіи и за границей, если считать наиболѣе характернымъ и нормальнымъ типомъ чисто-грузовые пароходы валовой вмѣстимостью около 1.500—2.500 рег. тоннъ, со скоростью хода около 10 узловъ, составляла до возникновенія настоящей войны примѣрно:

для судовыхъ корпусовъ (включая судовые механизмы и системы) . около 3 руб. — к. за пудъ;
для механизмовъ (машинъ и котловъ) » 4 » 75 » » »

Вѣсъ корпуса, приходящійся на 1 рег. тонну валовой вмѣстимости, составляетъ для такихъ судовъ около 37 пудовъ, а вѣсъ механизмовъ, приходящійся на 1 индикаторную силу машинъ — около 17 пудовъ. Значитъ, премія за тонну валовой вмѣстимости должна была бы быть около $3 \times 37 = 111$ руб., или кругло 110 руб., а не 70—75 рублей, какъ предусматриваетъ законъ 21-го мая 1912 г. Такимъ-же образомъ премія за механизмы должна бы составлять не 35 рублей за индикаторную силу, а $4{,}75 \times 17 = 80$ руб. 75 коп., или кругло 80 рублей.

Правильность вышеприведенныхъ данныхъ подтверждается сравнительной таблицей подробной расцѣнки постройки торговаго судна за границей и въ Россіи, составленной Путиловской верфью на основаніи собранныхъ ею детальныхъ данныхъ и имѣющейся въ распоряженіи проф. К. П. Боклевскаго. Расцѣненъ типичный грузовой пароходъ на 120.000 кубическихъ футъ вмѣстимости грузовыхъ трюмовъ, имѣющій нижеслѣдующія главныя данныя (проектъ такого парохода былъ составленъ по запросу Общества Архангельско-Мурманскаго Пароходства; эскизный чертежъ парохода также переданъ проф. К. П. Боклевскому):

длина парохода	86,6	метровъ;
ширина »	13,0	»
полная высота корпуса	7,0	»
углубленіе въ грузу	5,0	»
грузоподъемность	2.625	м. т.;

грузовмѣстимость валовая	2.210 рег. т.;
» чистая	1.350 » »
водоизмѣщеніе съ грузомъ	4.200 м. т.;
сила главной машины	900 инд. с.;
скорость хода	10 узловъ.

Главная паровая машина—тройного расширенія, съ поверхностнымъ охлажденіемъ; рабочее давленіе — 180 ф. на кв. д. Два главныхъ котла—морского типа.

Данныя таблицы, относящіяся къ стоимости въ Россіи, выведены на основаніи детальной расцѣнки, въ которой приняты стоимости матеріала и рабочей платы по дѣйствительнымъ даннымъ за послѣдніе годы для нашихъ сѣверныхъ судостроительныхъ заводовъ. Для поясненія таблицы и получающихся изъ нея результатовъ, можно привести слѣдующія общія соображенія:

1) Матеріалъ. По этой статьѣ главное значеніе имѣетъ стоимость судостроительной стали (катанаго матеріала). И вотъ, стоимость катаной стали въ Россіи выше, чѣмъ за границей, примѣрно на 150%: за границей эта сталь стоила до войны не дороже 90 коп. за пудъ, а у насъ — около 2 рублей 25 коп. Эта разница составляетъ въ суммѣ, на все судно, около половины отъ общей разницы въ стоимости корпуса со снабженіемъ у насъ и за границей. Невыгодное значеніе большой стоимости нашей стали еще болѣе усугубляется, если принять во вниманіе стоимость обрѣзковъ (около 10% всего вѣса стали) и стоимость стали листовой и сортовой, идущей на постройку судовыхъ котловъ, машинъ, на изготовленіе различныхъ предметовъ снабженія судна и т. д. Разница въ стоимости остальныхъ матеріаловъ значительно меньше, такъ что въ общемъ стоимость всѣхъ митеріаловъ для постройки торговаго судна въ Россіи выше примѣрно на 60%.

2) Рабочая сила. Сдѣльная плата за различныя работы по корпусу (чисто-судостроительныя работы) у насъ выше примѣрно на 80%, по машиностроенію — примѣрно на 135%. При этомъ нашъ рабочій работаетъ медленнѣе, такъ что во многихъ случаяхъ за данный промежутокъ времени исполняетъ только около половины того, что исполнитъ иностранецъ-спеціалистъ. Объясненіе этому дано выше. Такимъ образомъ, получается, что рабочая сила, въ совокупности, въ Россіи дороже процентовъ на 65.

3) Накладные расходы. Накладные расходы составляютъ сумму изъ такъ называемыхъ цеховыхъ и общихъ расходовъ. Цеховые расходы представляютъ стоимость необходимаго при производствѣ работъ топлива, электрическаго тока, сжатаго воздуха, пара, рабочаго инструмента и т. п. расходовъ, непо-

средственно вызываемыхъ текущими потребностями каждаго отдѣльнаго цеха, а также стоимость содержанія мастеровъ и прочихъ цеховыхъ служащихъ. Всѣ эти расходы, отнесенные къ единицѣ рабочей платы, даютъ въ суммѣ превышеніе стоимости въ Россіи на 60—70%. Въ отдѣльности, уголь стоитъ у насъ дороже на 50—60%, электрическая энергія на 80—100%, инструменты на 60—70%, содержаніе цеховыхъ служащихъ примѣрно на 70%.

Общіе расходы составляются изъ стоимости содержанія обще-заводской администраціи и личнаго состава заводскихъ конторъ (обѣ эти статьи даютъ около 70% всей суммы общихъ расходовъ), а затѣмъ изъ текущихъ расходовъ конторъ, расходовъ по страхованію, по больничной кассѣ и другихъ подобныхъ обще-заводскаго характера расходовъ. Всѣ эти расходы, соотвѣтственно общимъ условіямъ нашей жизни, значительно выше въ Россіи, чѣмъ за границей, а именно на 60—70% въ общей сложности.

Въ упомянутой таблицѣ накладные расходы приняты въ самомъ низкомъ возможномъ размѣрѣ, пока еще фактически не достигнутомъ ни однимъ изъ нашихъ существующихъ заводовъ. Это сдѣлано въ виду того, что эти расходы представляютъ собой элементъ, который, въ отличіе отъ стоимости матеріала и рабочей силы, можетъ довольно значительно колебаться на различныхъ заводахъ, въ зависимости отъ ихъ организаціи, оборудованія, а также личныхъ качествъ заводской администраціи. И вотъ, абсолютный размѣръ этого возможнаго минимума русскихъ накладныхъ расходовъ на 225% выше, чѣмъ накладные расходы иностраннаго завода.

Данныя для постройки за границей взяты также изъ подробныхъ расцѣнокъ, сдѣланныхъ по тѣмъ же чертежамъ на одномъ изъ первоклассныхъ заводовъ въ Германіи («Бломъ и Фоссъ» въ Гамбургѣ), при чемъ этимъ заводомъ было указано, что нѣкоторые заводы въ Германіи могли бы дать еще болѣе низкую расцѣнку.

Прибыль, какъ для русскихъ, такъ и для иностранныхъ заводовъ, принята одинаково въ 5%.

Какъ усматривается изъ таблицы, стоимость парохода даннаго типа въ Россіи на 80% дороже, чѣмъ за границей, а именно: стоимость въ Россіи—660.500 руб., за границей—369.600 руб.; премія по закооу 21 мая 1912 г.—186.200 руб.

Измѣненіе закона 21-го мая 1912 года въ смыслѣ указаннаго выше увеличенія ставокъ премій могло бы существенно способствовать развитію нашего торговаго судостроенія. Но есть еще другой, болѣе цѣлесообразный способъ достигнуть

этого, безъ измѣненія ставокъ уже вошедшаго въ силу закона. Дѣло въ томъ, что существуетъ другая мѣра, уже упомянутая нами раньше, которая сама по себѣ является мѣрой болѣе цѣлесообразной, чѣмъ выдача судостроительныхъ премій. Эта мѣра — введеніе судостроительныхъ порто-франко. Мы отмѣтили выше преимущества этой послѣдней мѣры. Премія есть одинъ изъ видовъ поощрительныхъ мѣропріятій, представляющихъ собой, какъ мы уже указали, нѣкоторый шаблонъ, который и въ смыслѣ времени, и въ смыслѣ географическаго мѣста его примѣненія, часто не исполняетъ своей роли, т. е. иногда является преувеличеннымъ поощреніемъ, а иногда недостаточнымъ. Поэтому введеніе безпошлиннаго ввоза матеріаловъ и издѣлій для торговаго судостроенія явилось бы весьма полезнымъ коррективомъ недостатковъ, присущихъ дѣйствующему закону о судостроительныхъ преміяхъ. Однако, предметы оборудованія судостроительныхъ заводовъ слѣдуетъ исключить изъ порто-франко, чтобы не ставить будущіе новые заводы въ привилегированное положеніе по сравненію съ существующими заводами. Наибольшее значеніе имѣетъ безпошлинный ввозъ катаной стали, который, какъ показываютъ подсчеты, уменьшилъ бы стоимость постройки судна въ Россіи на 20—25% отъ заграничной стоимости судна. Но все-таки этого одного, въ совокупности съ существующими судостроительными преміями, было бы недостаточно для уравненія стоимости постройки судна въ Россіи со стоимостью его за границей. Это видно и изъ вышеупомянутой таблицы (кромѣ стоимости стали, слѣдуетъ также учитывать стоимость провоза). Поэтому вполнѣ цѣлесообразнымъ явится только допущеніе полнаго порто-франко, т. е. такого, какой уже давно существуетъ въ Германіи (выборка изъ германскаго закона прилагается при семъ), но съ примѣненіемъ его только къ постройкѣ морскихъ торговыхъ судовъ, такъ какъ всѣ не-морскія суда облагаются при ввозѣ изъ-за границы пошлиной. Наша таблица расцѣнки показываетъ, что остающаяся за вычетомъ судостроительной преміи непогашенной разница въ стоимости русскаго судна, составляющая 104.700 руб., можетъ быть погашена при безпошлинномъ ввозѣ всѣхъ матеріаловъ, подъ которыми понимаются также и готовыя издѣлія, пріобрѣтаемыя судостроительнымъ заводомъ на сторонѣ.

Порто-франко будетъ имѣть также большое значеніе для ускоренія постройки торговыхъ судовъ въ Россіи, такъ какъ матеріалы и издѣлія доставляются изъ за границы значительно скорѣе, чѣмъ русскими заводами. Во всякомъ случаѣ, при подсчетахъ, касающихся поощренія промышленности, слѣдуетъ гораздо больше опасаться преуменьшенія необходимаго поощренія, чѣмъ

нѣкотораго преувеличенія, ибо небольшое преувеличеніе премій или льготъ только усилитъ благодѣтельное дѣйствіе проектируемаго мѣропріятія, тогда какъ небольшое даже преуменьшеніе ихъ можетъ лишить мѣропріятіе всякаго практическаго примѣненія, такъ какъ промышленнику въ большинствѣ случаевъ нѣтъ расчета идти на явный, хотя бы небольшой убытокъ для себя. Затѣмъ слѣдуетъ помнить, что даже точно разсчитанная премія не можетъ устранить всѣ другія невыгоды постройки судна въ Россіи, напримѣръ—невозможность для заказчика получить такую разсрочку платежа и такой дешевый кредитъ, какой могутъ предоставить иностранные судостроители.

Относительно введенія судостроительнаго порто-франко высказывались опасенія, какъ-бы такая мѣра не отразилась чувствительнымъ ущербомъ на русской металлургической и механической промышленности. Но прежде всего, не слѣдуетъ думать, что при полномъ порто-франко всѣ матеріалы и издѣлія всегда будутъ ввозиться изъ-за границы: какъ показываетъ примѣръ Германіи, отечественная промышленность всегда будетъ стремиться конкуррировать съ заграничными поставщиками, хотя-бы и съ помощью правительственныхъ льготныхъ мѣропріятій. Далѣе, слѣдуетъ указать, что наша металлургическая промышленность, какъ извѣстно, развилась и процвѣтаетъ въ настоящее время почти безъ всякаго вліянія на этотъ прогрессъ со стороны судостроенія. Что касается спеціально постройки морскихъ торговыхъ судовъ, то при современномъ общемъ годовомъ производствѣ желѣза и стали около 300 милл. пудовъ, на постройку названныхъ судовъ, включая и суда для Добровольнаго Флота, и суда коммерческаго типа для другихъ вѣдомствъ, изъ этого количества за послѣдніе годы предназначалось менѣе 1½ милл. пудовъ въ годъ, т. е. менѣе ½%. Понятно, что наша металлургическая промышленность, не поспѣвающая даже удовлетворить громадный предъявляемый къ ней спросъ (за 1913 г. осталось невыполненныхъ заказовъ что-то около 4 милл. пудовъ), вовсе не почувствуетъ уменьшенія спроса при введеніи порто-франко. Конечно, постройка судовъ по правительственнымъ заказамъ должна попрежнему производиться только изъ отечественныхъ матеріаловъ. Что касается механической промышленности, то слѣдуетъ указать, что главныя издѣлія этого рода судостроительные заводы обыкновенно изготовляютъ для себя сами. Механическихъ заводовъ, работающихъ спеціально для частнаго судостроенія, у насъ не имѣется вовсе, такъ что для нашей механической промышленности опасаться существеннаго ущерба не приходится.

Заключеніе.

Все изложенное въ настоящемъ докладѣ мы можемъ резюмировать въ видѣ слѣдующихъ положеній:

Въ виду первостепеннаго государственнаго значенія для Россіи развитія частной судостроительной промышленности и въ виду доказанной недостаточности для этого принятыхъ до настоящаго времени Правительствомъ мѣръ, необходимо, помимо энергичной дѣятельности Правительства по разработкѣ и проведенію въ жизнь органическихъ мѣропріятій, имѣющихъ цѣлью улучшить всю обстановку нашей промышленности вообще и судостроительной промышленности, въ частности,—безотлагательно видоизмѣнить и дополнить существующія поощрительныя мѣропріятія слѣдующимъ образомъ—

1) Основной мѣрой поощренія судостроенія признается категорическое рѣшеніе передавать всѣ правительственные заказы на суда только отечественнымъ заводамъ. Желательно, чтобы это рѣшеніе было оформлено въ видѣ государственнаго закона, отступленіе отъ котораго было бы возможно только законодательнымъ путемъ.

2) Выдача правительственныхъ заказовъ на суда производится по заблаговременно разрабатываемымъ на возможно большее число лѣтъ программамъ, которыя также заблаговременно утверждаются законодательнымъ порядкомъ. Распредѣленіе заказовъ между русскими заводами производится по послѣдовательному и точно разработанному плану, подобно тому, какъ это дѣлается въ Англіи и Германіи.

3) Русскимъ судостроительнымъ заводамъ разрѣшается безпошлинный ввозъ всѣхъ матеріаловъ и издѣлій, потребныхъ для постройки морскихъ торговыхъ судовъ. Это разрѣшеніе должно составить предметъ закона, подобнаго существующему германскому (позднѣйшее изданіе—отъ 11-го января 1906 г.).

4) Законъ 21-го мая 1912 года долженъ остаться въ силѣ, съ распространеніемъ его дѣйствія и на суда, построенныя изъ иностранныхъ матеріаловъ и издѣлій, пошлиною не оплаченныхъ.

Эти положенія были мною доложены общему собранію Императорскаго Общества Судоходства въ докладѣ моемъ отъ 17-го апрѣля 1914 года. Общимъ собраніемъ была назначена спеціальная комиссія для детальнаго разсмотрѣнія моего доклада; заключеніе комиссіи было утверждено единогласно общимъ собраніемъ отъ 15-го октября того же года и представлено гг. Министрамъ Путей Сообщенія, Морскому, Торговли и Промышленности и г. Предсѣдателю Совѣта Министровъ. Копія этого представленія также прилагается.

Разразившаяся европейская война не только не можетъ ослабить значеніе предлагаемыхъ мѣръ, но наоборотъ, еще

болѣе усугубляетъ это значеніе и дѣлаетъ его яснымъ для всѣхъ. Хотя цифровыя данныя, на которыхъ основаны вышеизложенные выводы, относятся ко времени, предшествовавшему войнѣ, однако нѣтъ сомнѣнія, что отношеніе стоимости постройки торговыхъ судовъ въ Россіи къ стоимости постройки ихъ въ Англіи и Германіи, каковъ бы ни былъ результатъ войны, останется по существу такимъ-же, какимъ оно было до войны. Война только доказала, что при нынѣшнемъ развитіи европейской культуры и промышленности наибольшее значеніе имѣетъ въ военномъ отношеніи промышленное развитіе и промышленная независимость каждой страны, такъ что вполнѣ вѣренъ афоризмъ, что современная война рѣшается не столько единоборствомъ армій, сколько состязаніемъ фабрикъ и заводовъ. Также и по окончаніи войны, когда потребуется громадными усиліями вернуть государственной и народной жизни потерянное равновѣсіе, первенствующее значеніе опять-таки будетъ имѣть промышленность, которая только одна можетъ возстановить экономическое благосостояніе государства, а этимъ сдѣлать возможнымъ прогрессъ и въ остальныхъ областяхъ жизни.

К. Теннисонъ.

20-го ноября 1915 года.
Петроградъ.

ИМПЕРАТОРСКОЕ

БЩЕСТВО СУДОХОДСТВА.

№№ 69, 70, 71 и 72.

25 Октября 1915 года.

Копія.

Гг. Министрамъ: Путей Сообщенія, Морскому, Торговли и Промышленности и Господину Предсѣдателю Совѣта Министровъ.

Императорское Общество Судоходства имѣетъ честь представить благосклонному вниманію Вашего Высокопревосходительства утвержденное общимъ собраніемъ 15-го сего октября заключеніе комиссіи по прилагаемому докладу Корабельнаго Инженера К. А. Теннисона «о мѣрахъ къ развитію отечественнаго судостроенія».

Подлинный подписали: За Предсѣдателя

Товарищъ Предсѣдателя и Секретарь.

Заключеніе

комиссіи по докладу К. А. Теннисона «о мѣрахъ къ развитію отечественнаго судостроенія».

Комиссія, признавая: а) что развитіе отечественнаго судостроенія для страны, обладающей серьезнымъ военнымъ флотомъ, является дѣломъ государственной важности; б) что появившіеся у насъ, въ расчетѣ, главнымъ образомъ, на осуществленіе судостроительной программы, судостроительные заводы, за немногими исключеніями, не обезпечены казенными заказами, на частные-же расчитывать не могутъ, такъ какъ выдаваемыя, на основаніи закона 21-го мая 1912 г., преміи не могутъ въ настоящій моментъ покрыть перерасхода по постройкѣ судна въ Россіи, сравнительно съ постройкой заграничной; в) что стремленіе поставить на твердую почву собственное судостроеніе неминуемо сопряжено на первое время съ извѣстными жертвами, выражающимися въ дороговизнѣ судовъ и замедленіи ихъ постройки, каковыя жертвы, какъ неизбѣжныя, приходится нести ради возможности въ будущемъ не находиться въ зависимости отъ иностранныхъ державъ, при обновленіи военнаго

флота,—полагала, что мѣры къ дѣйствительному поощренію судостроенія должны сводиться къ слѣдующему:

1. Постройка судовъ для цѣлей обороны должна производится исключительно въ Россіи, допуская изъятія изъ этого общаго правила для каждаго частнаго случая лишь въ законодательномъ порядкѣ.

2. Постройка казенныхъ судовъ и разнаго рода вспомогательныхъ плавучихъ средствъ должна также производится въ Россіи, съ тѣмъ чтобы исключенія изъ этого общаго правила, обусловливаемыя исключительно соображеніями о необходимой срочности постройки, допускались лишь съ разрѣшенія Совѣта Министровъ.

3. Для практическаго осуществленія мѣропріятій, намѣченныхъ въ §§ 1 и 2, желательно, чтобы судостроительныя и портостроительныя программы, равно какъ планы улучшенія внутреннихъ водныхъ путей, связанные съ постройкою землечерпательныхъ снарядовъ, разрабатывались и утверждались заблаговременно—на нѣсколько лѣтъ впередъ, съ тѣмъ чтобы отечественные судостроительные заводы могли получать заказы на такіе сроки, выполненіе коихъ было бы для нихъ доступнымъ.

4. Въ цѣляхъ развитія въ Россіи коммерческаго судостроенія, необходимо установить въ видѣ временной мѣры безпошлинный ввозъ изъ-за границы судостроительныхъ матеріаловъ для постройки судовъ, какъ частныхъ, такъ и принадлежащихъ казеннымъ коммерческимъ предпріятіямъ (какъ Добровольный флотъ или Русско-Дунайское пароходство), принявъ въ то же время возможныя мѣры къ развитію у насъ собственнаго производства такихъ матеріаловъ.

5. Дѣйствіе закона 21-го мая 1912 г. должно остаться въ силѣ, съ распространеніемъ премированія на суда, построенныя изъ заграничныхъ матеріаловъ, но съ тѣмъ, чтобы, по истеченіи пятилѣтняго срока, законъ этотъ былъ пересмотрѣнъ и исправленъ по указаніямъ опыта.

Выборка изъ германскихъ постановленій о судостроительныхъ пошлинахъ.

(въ первоначальной редакціи—законъ 15-го іюля 1879 г.; предлагаемая редакція—позднѣйшая, отъ 11 января 1906 г.).

I. Освобожденіе отъ пошлины.

§ 1. Сырой матеріалъ, а также полу-обработанные или готовые предметы, примѣняемые на основаніи нижеслѣдующихъ постановленій при постройкѣ (какъ при новыхъ постройкахъ, такъ и перестройкахъ), починкахъ или вооруженіи судовъ, на которыя распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій, освобождаются отъ пошлинъ.

Суда, на которыя распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій.

§ 2. Судами, на которыя распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій, признаются всѣ морскія суда и тѣ суда внутренняго и рѣчного плаванія, которыя служатъ не для цѣлей роскоши.

(№ 921 и 923 таможеннаго тарифа).

Морскими судами считаются всѣ суда, которыя имѣютъ постоянную мореходную палубу и по своей конструкціи предназначены преимущественно, или исключительно, для плаванія по морю или по его заливамъ.

Суда, подходящія по типу къ морскимъ судамъ, но примѣняющіяся исключительно, или преимущественно, для плаванія по внутреннимъ водамъ, озерамъ и рѣкамъ, считаются судами внутренняго, или рѣчного плаванія.

Подъ понятіе рѣчныхъ и озерныхъ судовъ, предназначенныхъ для цѣлей роскоши — подходятъ всѣ не морскія суда, служащія для удовольствія или спорта, независимо отъ того, предназначаются они для собственнаго пользованія владѣльца, или для отдачи въ наемъ.

Судами озернаго и рѣчного плаванія другой категоріи считаются: суда, служащія для профессіональной перевозки публики или товаровъ, для промысловой рыбной ловли, для буксированія и землечерпательнаго дѣла, затѣмъ суда рѣчного и портоваго строительства, инспекціи водныхъ путей, а также иныя суда общественной службы и шлюпки перечисленныхъ судовъ.

Плавучія землечерпалки (№ 894 таможеннаго тарифа) не причислены къ судамъ въ отношеніи таможеннаго тарифа даже въ томъ случаѣ, если они снабжены машинами для самостоятельнаго передвиженія; поэтому дѣйствіе покровительственнаго таможеннаго тарифа на нихъ не распространяется.

Предметы вооруженія и снабженія.

§ 3. Предметы снабженія, необходимыя для вооруженія судна, кромѣ перечисленныхъ въ § 4, освобождаются отъ пошлины, если они по своему качеству и количеству соотвѣтствуютъ роду, величинѣ и назначенію судна. Они могутъ быть ввозимы изъ за-границы въ готовомъ видѣ, или изготовляться изъ иностранныхъ сырыхъ матеріаловъ и полуфабрикатовъ. Ввозу изъ-за границы приравнивается полученіе этихъ предметовъ изъ общественныхъ складовъ, находящихся подъ котролемъ властей, или при переводѣ таможенныхъ текущихъ счетовъ на получателя.

Каютныя и кухонныя принадлежности.

§ 4. Товары, относящіеся къ каютному и кухонному снабженію, или служащіе для изготовленія этихъ принадлежностей, не освобождаются отъ пошлины, даже если это предметы, соединенные прочно и постоянно съ корпусомъ судна. Сюда относятся всѣ предметы снабженія каютъ и кухонь, какъ то: мебель, домашнія и кухонныя принадлежности, посуда, бѣлье—столовое и постельное, тазы, ковры, дорожки и занавѣски.

2. Допущеніе къ освобожденію отъ пошлины.

§ 6. Предприниматели судостроители, желающіе пользоваться при постройкѣ, ремонтѣ, или вооруженіи судовъ, на которыя распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій, иностранными матеріалами, но безъ уплаты ввозной пошлины, должны испросить на это разрѣшеніе главнаго управленія письменно, причемъ они принимаютъ на себя обязательство подчиняться, въ случаѣ предусмотрѣнномъ въ

§ 14, абз. 2, установленному въ этомъ параграфѣ штрафу, отказываются отъ права обращаться въ судебную инстанцію, а также несутъ возникающія издержки, въ случаѣ привлеченія къ дѣлу экспертовъ (§ 11).

Передъ началомъ каждой постройки и т. п., слѣдуетъ подать въ ту таможенную инстанцію, на которую возложена обязанность по наблюденію за примѣненіемъ выписываемыхъ матеріаловъ, донесеніе о производящейся постройкѣ, согласно образца 1. Данная таможенная инстанція должна на основаніи получаемыхъ донесеній этого рода вести книгу регистраціи донесеній о производящихся постройкахъ согласно образца 2.

Льготы для казенныхъ верфей.

§ 15. На казенныхъ верфяхъ наблюденіе за примѣненіемъ выписываемыхъ матеріаловъ производится исключительно на основаніи ведения соотвѣтствующихъ книгъ.—Составленіе свидѣтельствъ о примѣненіи матеріаловъ можетъ быть поручено Начальникомъ Верфи служащему на Верфи, о чемъ должно быть сообщено Главному Таможенному Управленію. Если свидѣтельствомъ этого служащаго установлено, что дѣло идетъ о постройкѣ, ремонтѣ, или вооруженіи судна, на которое распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій, что постройка и т. п. окончена, что при этомъ использованы всѣ матеріалы и предметы иностраннаго происхожденія, пропущенные безпошлинно черезъ границу именно для указанной цѣли, и что въ этотъ перечень не вошло никакихъ предметовъ кухоннаго и каютнаго снабженія, то окончательный осмотръ корабля (§ 18) таможеннымъ вѣдомствомъ не обязателенъ.

Льготы для иныхъ судостроительныхъ предпріятій.

§ 16. Провѣрка правильнаго примѣненія пропущенныхъ черезъ границу безпошлинно иностранныхъ товаровъ и выдача таможенныхъ свидѣтельствъ о законномъ примѣненіи выписанныхъ матеріаловъ производится обыкновенно у тѣхъ судостроительныхъ предпріятій, владѣльцы коихъ ведутъ торговыя книги и пользуются довѣріемъ управленія, на основаніи ихъ дѣловыхъ книгъ. При этомъ власти могутъ потребовать, чтобы владѣльцы судостроительныхъ предпріятій вели спеціальныя записи всѣхъ иностранныхъ матеріаловъ и предметовъ, примѣненныхъ при постройкѣ, ремонтѣ и т. п. судна, пользующагося правомъ освобожденія отъ пошлины. Эти записи могутъ вестись, если это подходитъ къ условіямъ производства, по

нѣсколькимъ отдѣламъ для каждаго судна, напримѣръ — предметы по судостроенію и по машиностроенію могутъ быть записаны порознь. Точно также допускается запись въ ту же книгу товаровъ внутренняго производства, на ряду съ иностранными, причемъ слѣдуетъ однако спеціально отмѣчать предметы внутренняго производства. Наряду съ этимъ производится только общій надзоръ за работой на заводѣ, причемъ таможенные чиновники должны по возможности слѣдить за дѣйствительнымъ примѣненіемъ товаровъ, пропущенныхъ безпошлинно изъ-за границы, именно для даннаго судна.

Оффиціальнаго взвѣшиванія предметовъ, изготовленныхъ на заводѣ изъ полученныхъ изъ за-границы безпошлинно сырыхъ матеріаловъ, у этихъ судостроительныхъ предпріятій обыкновенно не производится.

Количество предметовъ, ихъ родъ и вѣсъ, а въ случаѣ надобности и вѣсъ остатковъ (§ 12), отмѣчается въ судостроительной вѣсовой книгѣ, на основаніи записей, которыя провѣряются по дѣловымъ книгамъ.

3. Окончательный осмотръ.

§ 18. Немедленно по окончаніи постройки или ремонта корабля, когда судно совершенно готово и вооружено къ выходу въ море, предприниматель судостроитель долженъ объ этомъ донести главному управленію для назначенія времени окончательнаго осмотра. Для этого предприниматель подаетъ согласно образца 4, перечень примѣненія всѣхъ предметовъ, находящихся на кораблѣ, для которыхъ испрашивался безпошлинный ввозъ, но о правильномъ примѣненіи которыхъ свѣдѣній еще не имѣется. Если дѣло идетъ о новой постройкѣ деревяннаго судна, слѣдуетъ приложить кромѣ того имѣемые документы о его водоизмѣщеніи, или грузоподъемности, или иные документы.

При окончательномъ осмотрѣ слѣдуетъ прежде всего установить: слѣдуетъ-ли разсматривать это судно какъ подходящее подъ категорію судовъ, на которыя распространяется дѣйствіе покровительственныхъ таможенныхъ постановленій (§ 2). Если относительно этого возникаютъ сомнѣнія, слѣдуетъ испросить рѣшенія высшей инстанціи. Послѣдняя можетъ поставить признаніе права пользоваться привиллегіей безпошлиннаго ввоза за рѣчнымъ или озернымъ судномъ въ зависимости отъ двухълѣтняго наблюденія за его эксплоатаціей.

Далѣе слѣдуетъ убѣдиться въ томъ, что въ представленномъ перечнѣ примѣненія (абз. 1), перечисленные предметы

дѣйствительно находятся на суднѣ; точно такъ-же слѣдуетъ убѣдиться, посколько это нужно для веденія расчетной книги, въ вѣсахъ этихъ предметовъ, взвѣшиваніемъ, а гдѣ это невозможно—на глазъ. Далѣе слѣдуетъ обратить вниманіе на то, не испрашивается ли освобожденіе отъ пошлины для предметовъ каютнаго и кухоннаго снабженія, а также соотвѣтствуютъ ли пропущенные безпошлинно предметы вооруженія и снабженія корабля по ихъ количеству, роду, величинѣ и назначенію типу и назначенію корабля.

Результаты окончательнаго осмотра излагаются въ актѣ, который подписывается и судостроителемъ предпринимателемъ.

Расчетъ. Заканчиваніе расчетной книги.

§ 19. На основаніи акта объ окончательномъ осмотрѣ судна, предметы, примѣненіе коихъ установлено впервые на этомъ окончательномъ осмотрѣ, записываются, согласно § 17, въ судостроительную расчетную книгу.

Далѣе слѣдуютъ указанія относительно дальнѣйшаго примѣненія остатковъ ввезенныхъ безпошлинно предметовъ, не списанныхъ въ расчетной книгѣ.

Затѣмъ расчетная книга заканчивается и вмѣстѣ съ оправдательными документами посылается на окончательный просмотръ.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№_____ 1974 г.